AÑO XXI
Nº 173
Julio-agosto
2005

Tráfico

Dirección en Internet: www.dgt.es/revista



Especial vacaciones

VERANO: IDA Y VUELTA

- La preparación del coche, la planificacion del viaje
- Cómo viajar con niños...
- Mapas de las carreteras conflictivas

- LAS CAMPAÑAS VERANIEGAS DE LA DGT
- LOS COCHES CAMUFLADOS DE LA GUARDIA CIVIL
- LAS MEJORES GUÍAS PARA VIAJAR

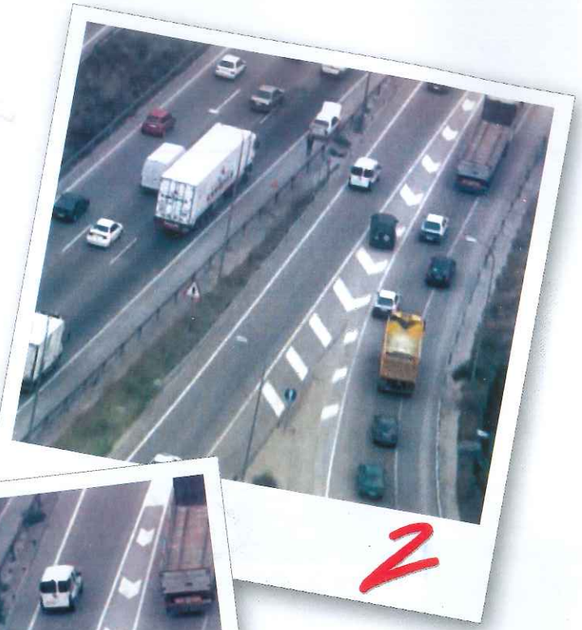
▶ Los probadores de coches nos cuentan sus experiencias

POR QUÉ SE PRODUCEN LOS ATASCOS

FERNANDO ALONSO: CÓMO ENTRENA PARA SER EL NÚMERO 1

LA locura







1 En la primera fotografía, un todo-terreno se incorpora por a vía algo cargada de vehículos a otro carril. Como quiera que la velocidad de los que le preceden no debe ser de su agrado, en vez de esperar a llegar a donde la señalización permite el cambio de carril, el impaciente conductor decide hacerlo antes, aunque para ello deba invadir la zona cebrada, infrigiendo la norma.

2 Mientras el todo-terreno continúa su maniobra anti-reglamentaria, en el tronco central de la vía (tres carriles por sentido) un turismo de color blanco está detenido por una avería, esperando ayuda. El conductor ha bajado del vehículo mientras espera y ha colocado el triángulo de señalización (por cierto, demasiado cerca, no a los 50 metros del vehículo avería que marca el Reglamento), pero no lleva puesto el chaleco obligatorio que incrementa su visibilidad y, por tanto, su seguridad.

3 El conductor del todo-terreno culmina su maniobra: el 'listillo' no ha respetado la fila y cree haber ganado mucho tiempo, sin pensar en el riesgo corrido por él y por los demás conductores. Además, varios de los vehículos que circulan por esa incorporación circulan pisando la línea continua de señalización de calzada, lo cual no sólo es anti-reglamentario, sino, en este caso, es absolutamente innecesario y no está justificado por ninguna circunstancia.

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

ASÍ LO VI

Tan pegado que sólo veía la rejilla y el logotipo

Autopista Pontevedra-Santiago, poco después de pasar el puente de Rande. Circulo por el carril de la izquierda, adelantando a varios vehículos en un lugar señalizado a 100 km/h. Mi velocímetro indica 120 km/h (es decir, circulo 20 km/h por encima de lo permitido), pero me veo obligado a hacerlo para adelantar. De pronto, veo en mi retrovisor pegado a mi coche –pegado de tal forma que sólo le veía el logotipo y la rejilla– un Volvo todo-terreno de color oscuro que me 'da' luces y toca el claxon para que le deje pasar... Si, por cualquier motivo, me viese en la obligación de frenar, ese mastodonte aplastaría mi turismo, en el que mis hijas de 7 años dormían plácidamente en sus sillas reglamentarias y con el cinturón de seguridad puesto. En ese momento, quise ser Guardia Civil de Tráfico en coche camuflado; me hubiese encantado dar al botón y que el individuo que me seguía pudiese leer... "Deténgase en el arcén... Guardia Civil de Tráfico". Hubiera quedado más que satisfecho cubriendo la denuncia al personaje que puso en peligro la vida de mi familia de forma tan absurda y prepotente.–*Manuel Gutiérrez López. Ourense.*

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









12 **EL PORQUÉ DEL ATASCO.** Ningún país se plantea construir infraestructuras para dar respuesta a las horas o días punta de tráfico y que quedarían infrautilizadas el resto del tiempo. Sin embargo, muchos conductores quedan atrapados en atascos sin comprender el porqué. Le explicamos cómo y por qué se forma el colapso y las medidas para paliarlo.

22 **NOS JUGAMOS EL CUELLO.** Los accidentes de tráfico causan cada año en España que unas 25.000 personas sufran daños cervicales y otras 500 se vean afectadas por lesiones medulares de diferente gravedad. El reposacabezas y su correcta colocación es el principal elemento de prevención.

27 **A OTRO NIVEL.** Los pasos a nivel tienen su muerte anunciada. El Ministerio de Fomento acaba de presentar un Plan de Seguridad en Pasos a Nivel que, entre 2005 y 2012 suprimirá la mitad de los 3.737 pasos a nivel de la red ferroviaria estatal, con una inversión de 1.320 millones de €

VERANO CON DESTINO DE IDA Y VUELTA. Como todos los años, en un suplemento especial, dedicamos 16 páginas a detallarle todo lo que debe preparar para realizar un viaje de vacaciones seguro: dónde encontrará obras y dónde se prevén retenciones, cuáles son los mejores recorridos para cruzar España, las incidencias en carretera, los elementos a revisar en el coche, itinerarios recomendados y alternativos...

40 **LOS CATEDRÁTICOS DEL AUTOMÓVIL.** Conocen al dedillo todos los coches del mercado y prueban todos sus elementos para dar, en sus revistas especializadas, 'nota' a cada modelo que sale al mercado. Estos periodistas del motor son auténticos catedráticos del automóvil.

62 **PAZ PADILLA.** Descubierta en el programa de televisión "Genio y figura", triunfa ahora en la serie "Mis adorables vecinos". Ella misma se define como 'cabraloca', pero al volante –en especial en lo tocante a su hija– es prudente y responsable: *"No me entra en la cabeza que te estén diciendo "ponte el cinturón, que te puede salvar la vida" y no se haga caso excepto con la amenaza de que te caiga una multa".*



Secciones

La Locura	2
El Maletero	4
Editorial	7
Mi Carril	11
Test (páginas especiales)	25
Salud Vial	48
Tráfico del Motor	49
Banco de Pruebas	54
Noticias del Motor	56
La Ruta de Tráfico	58
La Pluma	61
La Entrevista	62
Cartas	64
Vía de Servicio	66
Área de Descanso	67

Medicinas que avisarán a los conductores

Elena Salgado, ministra de Sanidad, anunció en la Comisión de Seguridad Vial del Congreso que la futura Ley del Medicamento obligará a que los prospectos de los fármacos detallen "de manera clara y concreta" su incidencia en la capacidad de los conductores para conducir con seguridad. Además, esta información deberá redactarse de "forma inteligible" y "en lugar visible". Y es que, según datos de la Sociedad Española de Medicina de Familia y Comunitaria, un 10% de las víctimas de accidentes de tráfico (heridos y muertos) había tomado algún fármaco con efectos sobre esa capacidad.



Móvil anti-atascos

Ya puede conocer cómo está la carretera por la que va a circular desde su teléfono móvil. Se envía un simple SMS a nuestro operador de telefonía, y de forma instatánea aparece en el móvil los datos sobre la vía solicitada en tiempo real y con la información suministrada por la DGT. Este sistema, además, evita los atascos en el servicio de información telefónica gratuita de la DGT (900 123 505), cuya capacidad, en momentos de grandes salidas, es sobrepasado por las llamadas.

Compañía	SMS al...
Movistar	505 / 404/ e-moción
Amena	2221
Vodafone	141



Congreso de Derecho y Tráfico

El permiso por puntos, la privación del derecho de conducir y los delitos contra la seguridad del tráfico, entre otros, fueron los temas de gran actualidad que se debatieron en la "XXI Jornadas Nacionales de Derecho y Tráfico", que, como cada año, organizó la DGT con la Universidad de Granada. Participaron en el evento destacadas personalidades académicas y profesionales de la seguridad vial, y diversas asociaciones civiles, lo cual permitió decir a sus organizadores que se ha abierto un "foro para la participación activa de la sociedad civil".

Coches contra el alcohol

La Dirección General de Tráfico acaba de presentar las diez primeras unidades de los vehículos que, próximamente, cederá a los ayuntamientos y entidades locales para la realización de controles de alcoholemia. Estos van dotados de los elementos necesarios para realizar esta labor de prevención.



Dibujos animados más seguros

Cartoon Network y Boomerang, dos canales de televisión, emitirán durante el verano 18 microespacios, de 30 segundos cada uno, de dibujos animados titulados "Rojo, Amarillo y Verde", en los que los protagonistas enseñan a los niños de 0 a 12 años las principales normas y consejos para aumentar su seguridad en materia de tráfico. La campaña está patrocinada por Chicco.

Alcohol, drogas y seguridad vial



Del 5 al 9 de septiembre, la DGT organiza –dentro de los XXI Cursos de Verano de la Universidad de Cantabria en Laredo– un curso sobre "Alcohol, Drogas, Medicamentos y Seguridad Vial" en que expertos analizarán la incidencia de estos temas en la seguridad Vial. Información en inscripción en la Jefatura Provincial de Cantabria (Tel.: 942 23 64 65 o en el e-mail: ssanchez@dgt.es).

Segunda mano: Más garantías

El Instituto Nacional de Consumo (INC) y GANVAM, asociación que agrupa a los vendedores de vehículos, han puesto en marcha un modelo de Contrato de Compraventa y Garantía de Vehículos de Ocasión para defender los derechos de los consumidores que adquieran este tipo de automóviles.

LUCIA RIVAS



Restaurantes contra el alcohol

"La dirección del restaurante El Guerra y el Ayuntamiento de Huétor Vega les recomiendan que no consuman alcohol aquellas personas que conduzcan el vehículo a la vuelta". Así rezaban, el 11 y 12 de junio, los delantales de los camareros del local granadino en una campaña, en la que también participan distintas asociaciones de hostelería. La iniciativa, que podría extenderse a todos los restaurantes de Granada, consistió, además, en distribuir alcoholímetros para que los clientes pudieran realizar la prueba y de folletos sobre los peligros del alcohol.

El Senado aprueba el Permiso por Puntos

El Senado aprobó el pasado 23 de junio el proyecto de ley por el que se regula el Permiso de Conducción por Puntos y se modifica la Ley de Seguridad Vial. La Cámara Alta, con la única oposición del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, introdujo algunas mejoras técnicas al texto aprobado por el Congreso de los Diputados (ver "Tráfico" núm. 172). Una de las novedades introducidas se refiere a que, cuando un conductor que cometa una infracción no pueda ser identificado, el propietario del vehículo será multado con una sanción económica, pero no se le restarán puntos. Asimismo, cuando alguien viaje de "paquete" en una moto sin casco, será el propio conductor del vehículo quien recibirá la sanción.

Como se recordará, el Permiso de Conducir por Puntos, que se prevé entre en vigor antes de que finalice este año, otorga 12 puntos iniciales (ocho a los noveles), que se van perdiendo en el caso de cometer infracciones graves o muy graves y quedarse sin saldo de puntos significa quedarse sin permiso. No obstante, los conductores podrán realizar cursos de preparación y sensibilización para recuperar parcial (12 horas de duración) o totalmente los puntos (24 horas).

Debido a que la aprobación por el Senado ha coincidido con el cierre de esta edición de la revista, en nuestro próximo número (Septiembre-Octubre) publicaremos una amplia y detallada información.





DLIRIOS

Olores para no conducir

Algunos olores irritan y otros, relajan demasiado. Según un estudio del Real Club del Automóvil del Reino Unido, algunas esencias tan útiles para agradar a una buena compañía son contraproducentes para conducir. Lavanda y jazmín, dos olores típicos en ambientadores de coches, pueden provocar una relajación excesiva. Mientras que el olor a hamburguesa o a salchicha, provoca irritabilidad y eso puede hacerle pisar el acelerador.

Medallas a trayectorias ejemplares

Julio García Ramón, Sebastián de la Rica y Victoriano Sánchez-Barcaiztegui fueron galardonados por la DGT con sendas medallas al Mérito de la Seguridad Vial, en categoría de Bronce y distintivo Azul, como reconocimiento a una larga y ejemplar trayectoria a favor de la movilidad y de la seguridad vial. Le impuso las medallas Pere Navarro, director general de Tráfico.





Condecorados los agentes arrollados por un camión

El ministro del Interior, José Antonio Alonso, dijo unas sentidas palabras en presencia de los familiares de los seis guardias civiles que perdieron la vida el pasado mes de marzo, arrollados por un camión mientras realizaban un control en la A-1, en Buitrago (Madrid). Los agentes recibieron la Medalla al Mérito de la Seguridad Vial, en categoría de plata, y distintivo rojo, a título póstumo.



La seguridad vial, bajo la lupa



José Antonio Alonso, ministro del Interior, señaló en el I Congreso Nacional de Accidentes de Tráfico y Justicia, que la política sobre seguridad vial es *"un objetivo que nos implica a todos"*. Sin embargo, el consejero de Justicia e Interior de la Comunidad de Madrid, Alfredo Prada, dibujó un panorama demoledor en materia de seguridad vial y afirmó que en esa región, en 2004, hubo más de 6.000 delitos, la mayoría relacionados con la conducción bajo la influencia del alcohol. Según sus datos, los accidentes de tráfico son *"la quinta causa de muerte para hombres y mujeres de todas la edades; la primera responsable de lesión medular traumática; y la primera relativa a incapacidad laboral"*.

Por su parte, Pilar González de Frutos –presidenta de UNESPA– desveló que las aseguradoras atendieron e indemnizaron, en 2003, a 741.000 victimas de tráfico, lo que supuso medio punto del PIB, 3.500 millones de €.



Premios de la AEC

La Asociación Española de la Carretera (AEC) galardonó a 42 personalidades procedentes del ámbito público y privado, que contribuyen a hacer de la carretera un medio de progreso y desarrollo. Su máximo galardón, la medalla de Oro de la Carretera, lo obtuvo Luis Sánchez Marcos, presidente de Elsamex, y la Medalla al Mérito Internacional, al Ministro de Transportes, Construcciones y Turismo de Rumania, Gheorghe Dobre, por su decisivo impulso a la integración de la red de transportes rumana a la europea.

Un tercio de los epilépticos conduce

Aunque está prohibido, un tercio de epilépticos refractarios (que sufren crisis no controladas) continúan al volante. Así lo han señalado diversos expertos en unas recientes jornadas sobre "Epilepsia en la conducción", organizadas por la Sociedad Española de Neurología y la Fundación Pfizer. La epilepsia se manifiesta por la repetición incontrolable y espasmódica de movimientos, y afecta a la visión y al olfato.

La carretera te pide Sin



Es el eslogan del verano, una expresión pegadiza que deja claro el mensaje sin terminarlo. 12.000 carteles, 385.000 postales y cerca de 75.000 llaveros, apoyará una campaña que pretende concienciar sobre la incompatibilidad de alcohol y conducción. Es la quinta edición de una iniciativa educativa y preventiva, organizada por la DGT y varios organismos vinculados a la seguridad vial, entre los que destacan Cerveceros de España y 5.500 autoescuelas y estaciones de servicio de toda España.

El timo de la rueda

"Ha sido un timo", le dijeron al conductor de un Peugeot 206 tras varios meses de circular con ruedas inadecuadas. Al parecer, al comprar su vehículo, el usuario quiso que le sustituyeran sus neumáticos por otros de mejores prestaciones. Pero no sólo no logró su propósito, sino que le pusieron unos neumáticos que ni eran de mejor calidad, ni eran adecuados para el vehículo en cuestión. La Audiencia Provincial de León le ha dado la razón al timado comprador, que será indemnizado por el concesionario con 558 euros.



PARA VIAJAR Y ESCRIBIR



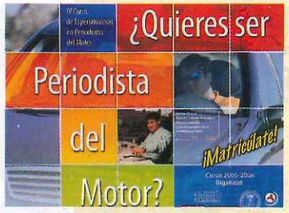
Un premio inteligente. Un viaje de 10 días a cualquier Comunidad del Estado español y un ordenador portátil son el primer premio de la VI edición del Concurso de Relatos Cortos para Mayores, que todos los años convoca la DGT para personas que superen los 60 años. El argumento debe versar sobre seguridad vial, y los relatos se deben enviar a las jefaturas Provinciales de Tráfico, antes del 16 de septiembre de 2005.

www.educacioncial.dgt.es

El Congreso, por el Conductor Alternativo

La Comisión de Seguridad Vial del Congrerso de los Diputados aprobó el 1 de junio una Proposición no de Ley sobre la realización de campañas que fomenten la figura del 'conductor alternativo'. Con esta iniciativa –suscrita por todos los grupos parlamentarios– se pretende fomentar una actitud de responsabilidad entre los jóvenes y las personas que tengan previsto beber alcohol antes de sus desplazamientos y garantizar una movilidad nocturna más segura, especialmente en el ámbito urbano, donde no exista una red pública de transporte.

Cursos para periodistas del motor



La Universidad Politécnica (Madrid) y Motopress Ibérica han llegado a un acuerdo para formar periodistas especializados en el motor. El curso –con más de 300 clases teóricas y prácticas dadas por profesores y catedráticos de la universidad y reconocidos especialistas en la materia– da acceso a un título oficial de postgrado. Para acceder a ellos hay que tener diplomatura universitaria, título en Ciencias de la Información o de carreras técnicas. El programa trata tsobre la historia, sociología y economía del automóvil, nuevas técnicas de diseño y fabricación, y la información y la prensa del motor.

Más divulgación, más vigilancia

Estamos en meses de gran movimiento en las carreteras y la Dirección General de Tráfico está intensificando en estas fechas las campañas para dar la máxima información al conductor sobre aquellas materias que más incidencia tienen en la accidentalidad; paralelamente, se va a incrementar la vigilancia en las carreteras, fundamentalmente sobre aquellas infracciones que resultan más determinantes en la seguridad vial: alcohol, velocidad... El eslogan siempre es el mismo: "No podemos conducir por ti", "no podemos ponernos el casco por ti", "no podemos ponernos en cinturón por ti". Una llamada a la reflexión de todos los que llevan un coche o una moto, sobre todo a quienes no respetan las normas. El que quiera, va a tener información: en la tele, en las emisoras de radio, en la prensa escrita, en los paneles de las carreteras... Para el que no se dé por enterado, ahí estará la Guardia Civil de Tráfico, incluidas las patrullas "camufladas".

Mucha información, muchos mensajes, pero, paralelamente, máxima dureza con quienes pasan la línea que marcan las normas y la convivencia.

Parece claro que no todo depende las administraciones. Con la llegada del verano, el sentido común dice que hay que revisar el coche, sobre todo en lo referido a los elementos de seguridad: neumáticos, frenos, etc. Hay normas que respetar y seguir antes del viaje (descansar, llevar calzado adecuado...); y unas reglas durante el viaje (hacer paradas, comidas frugales...). Hasta podemos poner de nuestra parte para evitar en lo posible los atascos. En esta revista analizamos el fenómeno, y todos los especialistas coinciden en que son inevitables, que no se pueden hacer carreteras pensando sólo en el flujo masivo de momentos puntuales, aunque, obviamente, hay medidas para mitigarlos. Haremos todo el esfuerzo posible para que no sean muy importantes. Pero, para ayudar en esa tarea, nada como evitar las horas punta informándose en los distintos medios que pone a su disposición la DGT. Dicho esto, felices vacaciones a todos. Y recuerden que lo importante es volver.

Tráfico

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



Foto: Masterfile España. Montaje: DLirios

AÑO XXI
Número 173
Julio-agosto
2005

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).
Secretaría de Redacción: Ana Álvarez *(amalvarez@dgt.es)*.
Colaboran en este número: Javier Álvarez, Arias, Juan C. González Luque, Joaquín Guzmán, Charo Laiz, Rosa Márquez, Mena, Quique, Ramón, Elena Valdés y Ángeles Díaz (Test). **Infografía:** Dlirios, Javier Ibáñez y DPI.
Colaboración especial: Covadonga O'Shea y Luis del Val.
Redacción: c/ General Aranaz, 86. 28027 Madrid. Teléfs. directo: 91 301 84 25 y 91 301 81 77. Fax: 91 320 41 38.
Dirección en Internet: www.dgt.es/revista

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

Edita: **Tirada de este número:** 350.000 ejemplares.

Un informe analiza los sistemas de retención para niños

SILLITAS INFANTILES: CADA DÍA MÁS SEGURAS

Los resultados del último Informe sobre la seguridad de los Sistemas de Retención Infantil indican que cada día son más seguras. Se han analizado 28 modelos y once han sido evaluados como "satisfactorios". Por primera vez se han estudiado las nuevas sillitas capazo con sistema Isofix.



Mercedes LÓPEZ
Foto: Paul Alan PUTNAM

La seguridad de las sillitas infantiles va mejorando, según se desprende del Informe 2005 sobre la Seguridad en los Sistemas de Retención Infantil (SRI) que acaba de hacerse público. Este estudio –realizado por los clubes automovilísticos europeos (con dos representantes españoles: el RACE y el RACC)– ha analizado 28 modelos, de los que 18 se encuentran normalmente en el mercado español, de las categorías 0+, I, II y III. Ninguna de las sillitas obtuvo la calificación de "muy satisfactoria", pero once fueron catalogadas como "satisfactorias"; tres, como "aceptables"; trece, como "insatisfactorias"; y sólo una fue evaluada como "muy insatisfactoria".

En el informe de este año hay varias novedades. Por un lado, se han analizado por primera vez los diferentes tipos de asientos tipo capazo que se sujetan al vehículos mediante el sistema Isofix. Este sistema facilita una instalación rápida y fácil. Al mismo tiempo se subraya la importancia que tiene verificar el correcto anclaje de estas sillitas. *"Es necesario* –apuntan desde el RACE– *comprobar si el punto de sujeción ha quedado bien encajado. Este control se realiza simplemente tirando de la silla"*. La principal desventaja de estas sillitas es su precio, bastante elevado.

MEJOR EN SENTIDO CONTRARIO. Asimismo, se han analizado los modelos para niños de hasta 18 kilos de peso instalados en sentido contrario a la marcha (hasta ahora sólo se colocaban en este sentido las sillitas destinadas a los bebés) y se ha constatado que en esta posición se incrementa mucho la protección del niño. La explicación es sencilla, según Antonio Lucas, coordinador del Departamento de Seguridad Vial del RACE: *"La cabeza de los niños pequeños pesa mucho en comparación con su nuca, relativamente débil. Para prevenir el riesgo de lesión cervical, el cambio del asiento tipo capazo a un asiento mirando hacia delante debe realizarse sólo cuando la cabeza del niños haya alcanzado la cabecera del capazo, porque en los asientos mirando hacia delante, se triplica y hasta quintuplica la carga que sufre el cuello (y con ello el riesgo de fractura cervical) en caso de choque frontal"*.

También se evaluó el segmento de los cojines elevadores, utilizados para los niños a partir de 9 kilos de peso. En las conclusiones se indica que estos cojines presentan problemas de sujeción para los más pequeños y que nunca deben sentarse en ellos a los bebés.

LAS PRUEBAS. Para determinar la puntuación se tienen en cuenta dos aspectos: la seguridad y la facilidad de uso. Las sillitas son sometidas a una prueba de choque frontal a 64 km/h y a un impacto lateral a 25 km/h. También se analiza el recorrido del cinturón, la estabilidad en el asiento del coche y el apoyo para la cabeza. En cuanto a facilidad de uso, se puntúa la claridad de las instrucciones, la sencillez de la instalación y la facilidad de manejo. En las conclusiones se aclara que el manejo se evalúa igual que la seguridad, ya que es posible que la silla más segura no proteja suficientemente al niño, porque se instaló incorrectamente.

COLOCAR LA SILLITA PARA NIÑOS DE HASTA 18 KILOS EN SENTIDO CONTRARIO A LA MARCHA INCREMENTA MUCHO LA PROTECCIÓN DEL PEQUEÑO

Ante los resultados obtenidos, en el informe se pide a los fabricantes que se mejore en el capítulo de la instalación de las sillitas, para que sea sencillo y que las instrucciones sean claras y fáciles de entender para reducir el peligro del mal uso. A los padres se les recomienda que a la hora de elegir la sillita del niño, considere tanto el modelo del vehículo como las características del niño. Asimismo, el RACE pide una revisión del Reglamento General de Circulación, para que sea obligatorio que los niños menores de 12 años o los que no alcancen el 1,50 metros de estatura utilicen algún sistema de retención adecuado a su peso y talla. ◆

Resultados completos del informe:

www.race.es y www.racc.es

LAS MEJORES DEL MERCADO ESPAÑOL

Estos son los modelos que han sido catalogadas como "Satisfactorias" en el Informe 2005 y que se pueden encontrar en el mercado español.

BRITAX COSY TOT
0-13 kg
Buenos resultados en choque frontal y lateral. Fácil instalación.



RÖMER BABYSAFE PLUS ISOFIX
0-13 kg
Ligera y fácil de instalar. Buenos resultados en seguridad.



RÖMER DUO PLUS
9-18 kg
Pesada y cara. La mejor puntuada en materia de seguridad y manejo.



CHICCO AUTOFIX PLUS
0-13 kg
Buena protección en choque frontal y lateral. Buena sujeción de la cabeza.



CONCORD LIFT PROTECT
15-36 kg
Buen resultado en choques laterales. Buena sujeción de la cabeza.



RÖMER KING TS PLUS
9-18 kg
Fácil de instalar en coches de 2 y 3 puertas porque se puede plegar.



MAXI COSI CABRIOFIX CON EASYFIX
0-13 kg
Buenos resultados en choque frontal y medios en lateral. Ligera y fácil de instalar.



RÖMER VIP
15-36 kg
Buenos resultados en choque lateral. Fácil de sujetar al niño con el cinturón.



MAXI COSI PRIORIFIX
9-18 kg
Bastante pesada. Buenos resultados en choque lateral. Instrucción de manejo insatisfactorias.



WAVO FIX XL
0-18 kg
Con sistema ISOFIX obtuvo la mejor puntuación en seguridad. La instalación es muy complicada.



SILLITAS GRATIS

Por un período de seis meses a dos años y un depósito de 35 euros, todos los padres podrán tener una sillita infantil si se acercan a un centro Midas (red de talleres de reparación rápida del automóvil). Todo tras ponerse en marcha el programa "Bebé Seguro", un iniciativa que cuenta con la colaboración de la DGT. La sillita es nueva y homologada, de la marca Safety Baby, y es válida para los grupos de edad 1, 2 y 3, es decir, para niños con pesos comprendidos entre 9 y 36 kg. Si se devuelve la sillita antes de transcurridos los dos años, los 35 € podrán ser canjeados por futuras reparaciones en uno de los talleres de la red.



LUIS DEL VAL
PERIODISTA Y ESCRITOR

CARTA ABIERTA A LA TRAGEDIA

Temida tragedia:

Medea ya no abrasa vivos a sus hijos para vengarse de Jasón; ni Orestes asesina a su madre; ni Antígona se enfrenta al tirano para que el cadáver de su hermano no quede insepulto. Ya no. Hoy, las tragedias modernas se escriben semanalmente en el escenario de las carreteras, construidas para poder comunicarnos mejor, para poder acercarse las gentes de un lugar a las de otro, pero que se convierten en carreteras hacia la muerte, por nuestra imprudencia, por nuestra vanidad, por nuestra osadía tan vana como funesta. Hoy no hace falta que Edipo se enamore de su madre y asesine a su padre, ni necesitamos del ingenio de Sófocles, de la hondura de Esquilo o de la grandilocuencia de Eurípides para que la tragedia nos visite con puntualidad de correo cada semana, trayendo a una u otra familia el dolor. Ayer, fue en una carretera que va a Sigüenza, donde cuatro niños que nunca serán ni donceles de Sigüenza, ni doncellas de Guadalajara, sacrificaron su vida junto a sus padres. Mañana, será en otro lugar, en otra carretera, en otro camino a ninguna parte, mejor dicho, en una autovía hacia la muerte, donde se repetirá esta tragedia terrible que deshace las familias, que destroza no sólo la existencia de los que mueren, sino de los que quedan vivos, arrebatados sus afectos, saqueados de seres queridos, envueltos en el inmenso dolor del desastre inesperado, repentino y sin gloria. Porque cabe algún honor en el sacrificio de la vida por alguna causa noble o por el cumplimiento del deber, como le sucede al soldado, pero no hay reputación en la imprudencia, en la velocidad, en la distracción letal, en el descuido o en la arrogancia de llegar antes, de llegar antes a la última partida. Las tragedias tienen un argumento muy simple. No hay odios, ni venganzas, ni pasiones. Es la estupidez y la soberbia que dejan sobre el asfalto siete cadáveres de una tacada, que dejan sobre el duro pavimento gris la marca roja del desastre. ◆



Esta carta se leyó en el programa "Hoy x hoy" de la SER el día después del accidente de Sigüenza.

Las consecuencias de no utilizar el cinturón y circular a toda velocidad

TRECE VIDAS, SIETE MUERTOS

La reciente colisión de dos vehículos cerca de Sigüenza –siete muertos y seis heridos graves– ha vuelto a poner en evidencia una dramática realidad: cuatro niños viajaban sin cinturón y al menos uno de los vehículos circulaba con exceso de velocidad.

J. I R.
Fotos: Efe

Las estadísticas se muestran tozudas: en el 23% de los accidentes de carretera la velocidad aparece como factor concurrente; y no sólo se presenta como causa sino como agravante de los resultados. Por otro lado, el 30% de los fallecidos no llevaba abrochado el cinturón de seguridad y, sin embargo, reduce a la mitad la posibilidad de muerte en caso de accidente, lo que salvaría 1.000 vidas al año.

Esta realidad debería bastar para que la sociedad se convenciera de la utilidad de estos dispositivos de seguridad y de la conveniencia de no bajar la guardia. Y más en esta época de vacaciones en la que aumentan los viajes de largo y de corto recorrido. Como el que iban a efectuar, recientemente, los dos adultos y cuatro niños que viajaban sin cinturón en el asiento de atrás de un todo terreno cuando volvían a Madrid después de un fin de semana de descanso en un pueblecito cercano a Sigüenza (Guadalajara). ¿Qué ocurrió para que en la curva, en la que existe una limitación de velocidad de 70 km/h, el vehículo invadiera el carril contrario? Desde luego, exceso de velocidad, aunque es probable otro factor, la distracción.

Ninguno de sus cinco ocupantes sobrevivió al impacto con un monovolumen que circulaba en sentido contrario, en el que falleció uno de sus siete ocupantes y el resto sufrió heridas de gravedad. ◆



MINIMOTOS. Cuidado con esas motillos enanas que han empezado a ponerse de moda en algunas ciudades y que no están pensadas para circular por las calles –están prohibidas para ello–, sino para pruebas deportivas. Dada su "enanez" –apenas levantan unos palmos del suelo–, quienes las conducen no tienen ninguna visibilidad, y también es difícil que sean vistas por quienes van en coche o moto... Vamos, un peligro para todos.



DERECHOS. Los automovilistas estamos empezando a conseguir –a base de denuncias, como la de AEA – que se respeten nuestros derechos. Lo último ha sido la sentencia contra una concesionario que había cambiado las ruedas de un coche nuevo, y_ éstas no eran las más adecuadas. Las protestas del propietario no sirvieron de nada. Pero un juez ha dicho que el haber dado el visto bueno a las mismas no es para que se las "coma". Vamos, que le tienen que pagar unas nuevas.



MOTORISTAS. Nuevo estudio del Centro Zaragoza sobre la seguridad de los motoristas, realizado en colaboración con la Dirección General de Tráfico. En el mismo se analizan las características y causas más frecuentes de los accidentes de tráfico en los que se ven implicados. También se estudia y analiza la importancia de las infraestructuras y se profundiza en el problema de los guardarraíles.

Alonso, la seguridad

La vida cotidiana, las prisas, nos llevan a coger el coche muy a menudo sin que, muchas veces, estemos en las condiciones más adecuadas para ello. Da igual que hayamos tenido una pelea con nuestra pareja, que tengamos una preocupación con un hijo, que el jefe o el subordinado nos acabe de dar un disgusto serio, que nos hayan dicho lo que tenemos que pagar a Hacienda... O que estemos tomando antihistamínicos, relajantes, que no hayamos dormido nada la noche anterior... Con todo esto a nuestras espaldas, somos capaces de estar todo el día con una furgoneta repartiendo no se qué, recorriendo la ciudad de aquí para allá, visitando pueblo tras pueblo para vender unas sillas o un fármaco o, simplemente, cogiendo el coche para irnos de vacaciones, cargados de familia, maletas... El asunto es especialmente grave si tenemos en cuenta que todos los especialistas achacan un porcentaje muy alto de los accidentes al llamado "factor humano".



JESÚS SORIA
DIRECTOR

Todo ello contrasta con la minuciosidad con que Fernando Alonso, nuestro piloto de Fórmula-1, lleva a cabo su preparación para llegar a ser el número uno. En el reportaje que publicamos en este número podrán comprobar hasta qué punto es necesario una magnífica preparación para que pueda correr a grandes velocidades, en medio de un gran tensión, pero con todas las garantías.

Entrena en una sauna para aclimatarse al calor, fortalece el cuello para aguantar las fuerzas que se desatan en su cuerpo cuando entra a más de 200 kilómetros por hora en una curva, cuando desacelera con brusquedad, cuando arranca a toda pastilla en la parrilla para quitarse de encima a los rivales. Sin esa preparación tan concienzuda no estaría donde está. Luego están los detalles de las ruedas, el mono especial, la cuidada alimentación de antes de las pruebas, el cinturón doble, la mentalización, el descanso... No es que necesitemos llegar a esto, es obvio, pero quizá sí deberíamos "prestarnos" un poquito más de atención antes de ponernos al volante. Sobre todo, cuando se trata de salir de viaje... ◆



LOS CONDUCTORES DE A PIE SALIMOS A LA CARRETERA AUNQUE NO ESTEMOS BIEN. FERNANDO ALONSO CUIDA CADA DETALLE PARA CONDUCIR EN CADA CARRERA.

Ningún país cuenta con una red capaz de soportar el tráfico de las horas y días punta

POR QUÉ NOS ATASCAMOS

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

Los expertos aseguran que los atascos son inevitables en una sociedad con libertad para circular, porque ningún país del mundo se plantea construir infraestructuras diseñadas para dar respuesta a las horas o días punta de tráfico y dejarlas sin aprovechamiento el resto del tiempo. Sin embargo, muchas veces el conductor se ve inexplicablemente atrapado en el atasco sin que sepa el porqué. Le mostraremos cómo y por qué se forma el colapso y las medidas para paliarlo.

¡Cuidado! ¿Qué pasa? ¿Por qué nos paramos?

- No sé, algún accidente...

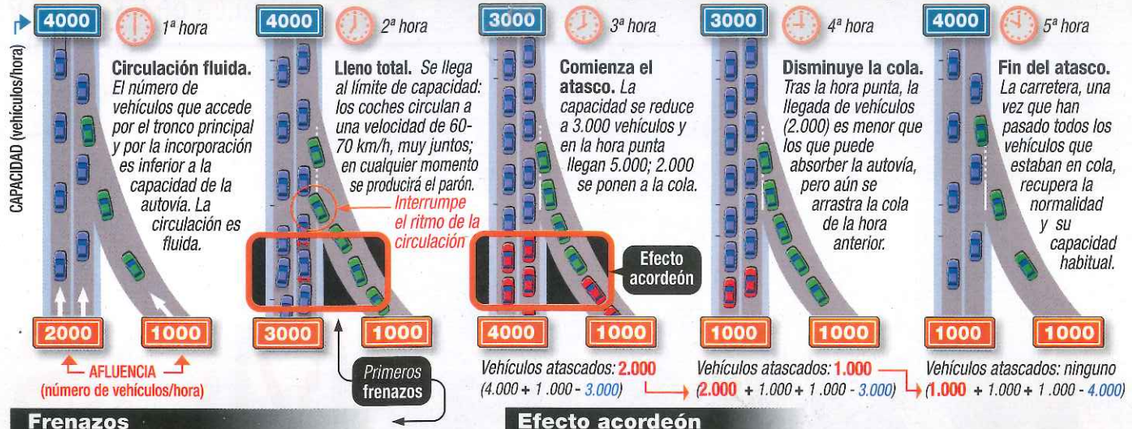
Son las 9,15 horas. La autopista, por la que unos minutos antes circulaban los coches con fluidez, repentinamente se colapsa y el conductor pisa a fondo el freno para no 'comerse' el coche que tiene delante. La onda de frenazos avanza hacia atrás, a medida que llegan más y más vehículos.

Aunque no ha habido víctimas, el carril izquierdo ha quedado inutilizado y los agentes de Tráfico dan paso por el derecho durante la media hora que tarda en llegar la grúa y llevarse el vehículo accidentado. En ese tiempo se ha formado un atasco de unos 4 kilómetros y, pese a que ya se da paso por los dos carriles, han seguido llegando más vehículos y la cola crece durante 15 minutos más; una retención que, poco a poco, va disminuyendo, aunque no desaparecerá hasta dos horas y cuarto después del origen del atasco. Naturalmente, muchos conductores afectados por la retención no sabrán qué pasó. Tal vez adivinen, por unas huellas de frenada o por unos cristales rotos, que allí se ha producido un accidente.

Esta situación –narrada con datos reales– demuestra que en una carretera con dos carriles, con capacidad suficiente para que discurra el tráfico sin pararse, cualquier cosa que afecte a su capacidad originará un atasco. Y lo que más llama la atención: el atasco se extiende más allá del tiempo que tarda

EL ATASCO, PASO A PASO

La circulación discurre con fluidez hasta que la llegada de más vehículos en la hora punta pone la capacidad de la vía (4.000 vehículos) al borde del colapso. Por encima de esa cifra se comienza a formar la cola y, lo que es peor, la capacidad disminuye a 3.000 vehículos.



en estar físicamente restringida la capacidad.

Pero para que se forme un atasco monumental no es imprescindible que se produzca un accidente, que el trazado sea muy sinuoso o que haya muchos camiones. Hay casos en los que la restricción de la capacidad es permanente, por ejemplo debido a la presencia de un semáforo, una glorieta, una obra... pero lo que hay que entender es que basta con que haya más vehículos de los que pueden pasar para que se produzca el tapón. Tendrán que guardar cola, lo mismo que ocurre cuando los asistentes a un estadio de fútbol o a un centro comercial en tiempo de rebajas para entrar por unas puertas que tienen una capacidad limitada.

CAPACIDAD LIMITADA. Se estima que la capacidad de una carretera de las características de una autovía o una autopista es de 2.000 vehículos por hora y por carril. Si llegan 2.100 vehículos, ese centenar que, literalmente, no cabe, se tendrá que ir poniendo a la cola. Es lo que tuvieron que hacer miles de vehículos de los 375.000 que trataban de salir de Madrid el pasado puente de mayo.

Y, sin embargo, no es tan excepcional. "Si en esa ocasión se registraron tiempos de seis horas para cubrir los 80 kilómetros que hay entre Madrid y Tarancón (Cuenca), hace dos años fueron cinco horas y media y la situación volverá a repetirse", según Federico Fernández, subdirector general adjunto de

RECETAS ANTICONGESTIÓN

Estas son las únicas medidas posibles para luchar contra la congestión, planteadas por la OCDE:

- Impulsar el teletrabajo (no ha dado resultado).
- Servicio de información al conductor antes y durante el viaje.
- Utilización de vehículos compartidos (no ha funcionado).
- Carriles para vehículos de alta ocupación (funciona bien el único que existe, en Madrid).
- Pago por el uso de las infraestructuras.
- Tarificación de los estacionamientos.
- Ayudas para el uso del transporte público y para compartir el vehículo.
- Ordenación de la circulación según las matrículas (sólo se aplica en algunas ciudades, pero por razones ambientales).
- Escalonamiento de los horarios de trabajo (en España es diferente para la industria, oficinas y comercio).
- Zonas restringidas en el centro para los vehículos.
- Regulación del tráfico en carretera y en accesos; gestión de los semáforos; gestión de incidentes, etc.
- Tratamiento preferencial para autobuses y vehículos de alta ocupación.
- Promocionar el uso peatonal y el de motocicletas y bicicletas.
- Actuar sobre la ocupación del suelo.



LUCIA RIVAS

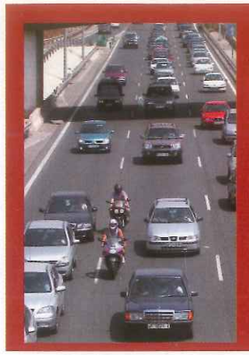
➤ *Cuando los coches circulan entre 40 y 70 km/h es cuando la carretera alcanza una mayor capacidad.*

DESDE QUE ARRANCA EL PRIMER COCHE DE UN GRUPO DE 2.000 (QUE FORMA UNA COLA DE 16 KM), HASTA QUE LO HACE EL ÚLTIMO, PASA MÁS DE MEDIA HORA

Circulación de la DGT (Dirección General de Tráfico), en determinadas fechas y carreteras

Y es que, simplificando mucho, el que haya atasco o no es una simple cuestión de oferta (carreteras y carriles disponibles) y demanda (el número de coches que quiere pasar por un punto en un determinado momento). Y la realidad es que desde el último gran aumento de oferta general en la red española que supuso el Plan de Autovías, se ha producido un espectacular incremento de la demanda: en 10 años, el parque automovilístico ha pasado de 18 a 26 millones de vehículos. Pero sobre todo ha aumentado la demanda de viajes de largo recorrido, porque es relativamente cómodo hacer un viaje de 300-400 kilómetros en un fin de semana.

En cambio, la oferta se ha limitado a completar la red y cerrar tramos y, sobre todo, se ha concentrado cerca de las poblaciones, en las coronas metropolitanas, que es donde se han hecho más carriles adicionales, más carreteras, incluso más autopistas de peaje. Aunque los expertos consultados consideran que no es viable– ni económicamente ni desde el punto de vista del desarrollo sostenible– llenar el campo de asfalto y hormigón, la realidad es que, cada vez con mayor frecuencia y durante períodos más largos de tiempo, las carreteras se encuentran en el límite de su capacidad.



¿SON EVITABLES LOS ATASCOS? ¿QUÉ MEDIDAS PONDRÍA EN MARCHA?

Hemos pedido a expertos de reconocido prestigio en este campo un breve comentario.

ÁNGEL APARICIO (*)



MÁS TRANSPORTE ALTERNATIVO Y MENOS HORMIGÓN

Aunque la mayor parte de nuestra red viaria está lejos de la congestión, es poco consuelo para quien se ve atrapado en un atasco. Uno de los factores que originan la congestión –los hábitos o pautas de movilidad de los ciudadanos– es particularmente relevante: cuando demasiadas personas quieren hacer el mismo desplazamiento a las mismas horas y en el mismo modo de transporte, la congestión es inevitable... y aumentar la capacidad de las carreteras sólo estimula que más y más personas se sumen a esas mismas pautas y generen nuevas retenciones.

El problema es complejo y la solución en todos los países pasa por combinar medidas de distinto tipo, desde ofrecer alternativas de transporte al ciudadano (no sólo itinerarios alternativos, sino servicios de transporte público más convenientes como pretende el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte), hasta suministrarle información para que revise sus pautas de movilidad. La moraleja es que, en una sociedad avanzada, los problemas de congestión se solucionan con más tecnología de la información, una comunicación más rica con los usuarios, una mayor conciencia de éstos sobre los impactos que pueden generar ciertas pautas de movilidad... y menos hormigón.

(*) *Director General del CEDEX (Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas).*

ENRIQUE DE ARTEAGA Y GARRIDO (*)



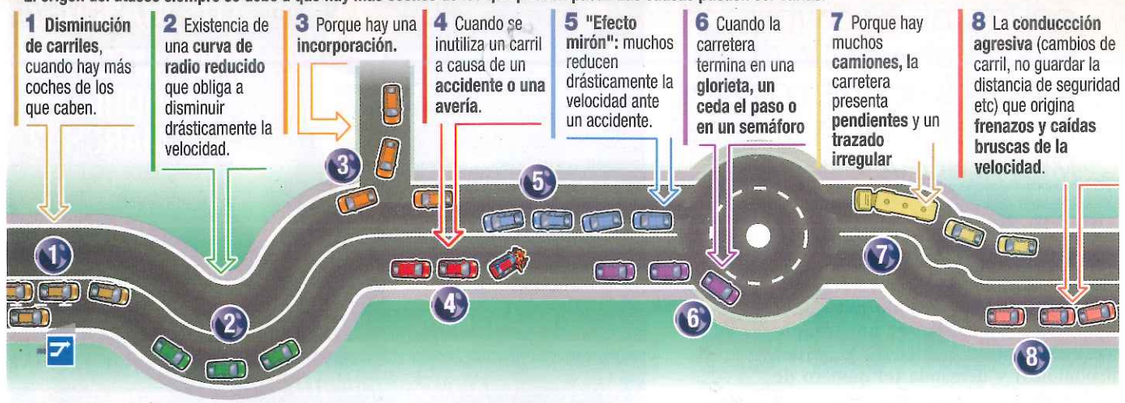
AUNQUE SON INEVITABLES, SE PUEDEN REDUCIR SUS EFECTOS

El atasco por congestión es inevitable en una sociedad con libertad para circular: por más que se incrementara la capacidad de una vía, siempre podrían incorporarse más vehículos hasta saturarla. Sin embargo, siempre es factible reducir los puntos en los que se produce y su duración y minimizar sus consecuencias, especialmente las relacionadas con la seguridad vial. La actuaciones pueden resumirse en tres grupos: aumento de la capacidad de las vías, potenciación del transporte público e información a los usuarios de la proximidad de un atasco y, siempre que sea posible, de las alternativas para evitarlo. Las actuaciones encaminadas a la potenciación de alternativas al vehículo privado y a la información a los usuarios mediante el uso de tecnologías avanzadas y sistemas inteligentes de transporte tienen, aplicadas correctamente, una altísima rentabilidad económico-social. Las actuaciones tendentes a aumentar la capacidad viaria deben llevarse a cabo tras la verificación de la insuficiencia de las medidas anteriores y la realización de proyectos rigurosos, que incluyan necesariamente análisis coste-beneficio y consideren todos los aspectos económicos, sociales y ambientales derivados de las mismas.

(*) *Representa al Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial.*

MOTIVOS DE ATASCO

El origen del atasco siempre se debe a que hay más coches de los que pueden pasar. Las causas pueden ser varias:



En todo caso, aunque coinciden en que el atasco es inevitable, hay algunas soluciones para paliarlo (ver "Recetas"). Por ejemplo, potenciando las alternativas de transporte público y estableciendo un sistema eficaz de información a los usuarios para que éstos adopten las decisiones más convenientes; por ejemplo, escalonando el viaje, eligiendo itinerarios alternativos, etc.

Los itinerarios alternativos, según Federico Fernández, dan mucho juego y permiten desahogar las rutas habituales. "*De forma voluntaria los cogen pocos conductores, porque son carreteras que desconocen y prefieren seguir en la carretera de siempre, donde suelen tener sus lugares programados de parada, aunque tengan que soportar el atasco*". Sin embargo, añade, "*al igual que sucede con los carriles adicionales, cuando los cogen una vez, repiten.*"

INFORMACIÓN PUNTUAL. Según Manuel Romana, profesor de la Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid, es muy importante que se informe lo más puntual y verazmente posible sobre cuáles son las condiciones de viaje que se van a encontrar los conductores y recomendar, en su caso, que se aplace el viaje si el atasco está a punto de formarse (las velocidades están por debajo de 40 km/h) o ya está colapsado. Y propone una solución similar a la que se utiliza en determinadas áreas metropolitanas de EE. UU. para luchar contra los atascos de cada día: el control de accesos, que consiste en restringir la entrada al tronco principal de la autovía, de manera que sólo se da paso a un determinado número que no va a provocar atasco. "*Cualquier cosa que se pueda hacer para aumentar la estabilidad de la circulación debe aplicarse antes de que se forme el atasco; una vez colapsado, es difícil disolverlo sin que afecte a los demás usuarios que van llegando o quieren acceder*".

LOS EXPERTOS ADMITEN QUE LOS ATASCOS SON INEVITABLES EN DETERMINADOS MOMENTOS, PERO SE PUEDEN PALIAR

Aunque Europa estudia este tipo de implantación, no hay ningún país que lo esté aplicando. No obstante, Romana pronostica que "*habrá más controles de entrada en el futuro en las áreas de congestión diaria, sobre todo si sigue creciendo mucho más la demanda de movilidad que la oferta*". En cuanto a los carriles adicionales, insiste en que es imprescindible que terminen más allá del cuello de botella, lo mismo que algunas autopistas radiales, "*porque llevar más coches y más deprisa al atasco, empeora la situación*". En este sentido, considera que "*algunas radiales de reducida extensión, como la R-5 y la R-3, aunque son eficaces en el día a día, en operaciones de gran movimiento de vehículos no favorecen la fluidez porque acceden al tronco principal en una zona que ya se encuentra con problemas de congestión*".

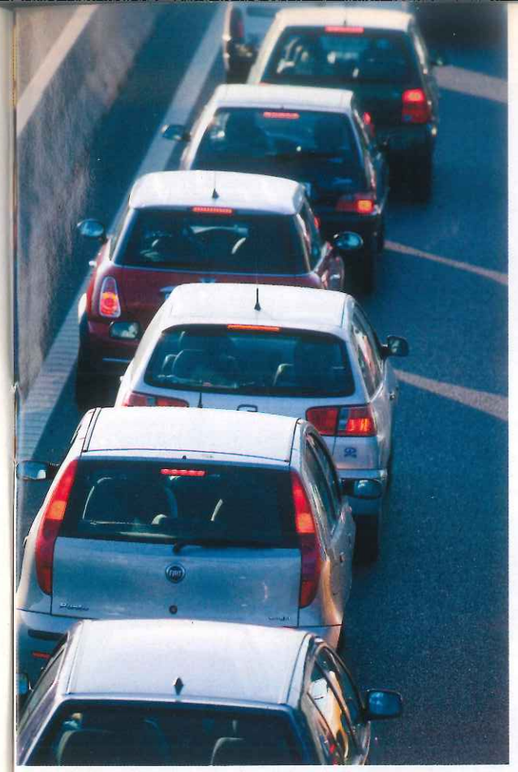
Esto lo confirma el responsable de la DGT, Federico Fernández, refiriéndose al atasco del puente de mayo en la autovía de Valencia: "*La autopista R-3, que discurre paralela, más que aliviar la congestión contribuyó a meter más coches en el atasco*". Una experiencia que, según este experto, habrá que tener en cuenta en próximas ocasiones, lo mismo que la puesta en marcha del carril adicional, entre los kilómetros 40 y 73 de la citada autovía: "*Hemos analizado los datos y hemos visto que el carril –que no pudimos poner en marcha hasta las 20,30 horas, porque hubiéramos colapsado la entrada a Madrid– fue en realidad una mala solución, ya que redujo el número de vehículos que podía circular por el tronco principal*"

En los accesos de algunas ciudades suecas y noruegas (también en Londres) se cobra por el uso de las infraestructuras. Precisamente, para descongestionar las carreteras, el Gobierno británico ha lanzado un gran debate para introducir un peaje a la carta vía satélite (según la hora y el recorrido) que afectaría a todos los automovilistas a partir de 2015.

EN MANOS DEL CONDUCTOR. Pero las medidas que pueden poner en marcha los poderes públicos no sirven de mucho si no hay una respuesta adecuada por parte de los conductores. Una práctica aconsejable es informarse antes del viaje por los canales habituales (medios



➤ *Una obra o una zona con curvas con radio reducido disminuyen la capacidad de la carretera.*



➤ *Un conductor se asusta y frena: el efecto se transmite en onda hacia atrás y la circulación puede llegar a detenerse.*

MIGUEL Mª MUÑOZ MEDINA (*)



MEDIDAS ESPECIALES, INFORMACIÓN Y ANTICIPACIÓN

Es claro que ningún país del mundo puede dimensionar su red viaria para dar respuesta a los momentos punta del año (Domingo de Pascua, primero de agosto etc.). Cuando la demanda supera tan rotundamente a la capacidad de la vía, el atasco es del todo inevitable. Pero ello no quiere decir que no haya soluciones o al menos paliativos para los atascos. Las administraciones competentes tienen el deber de procurar minimizarlos.

Hay tres grandes líneas de actuación: adopción de medidas especiales (carriles adicionales, refuerzo de la vigilancia…); información al usuario, lo cual exige un esfuerzo para movilizar en tal sentido a los medios de comunicación –en especial a la radio–, pero también una optimización de los sistemas de información en carretera (especialmente los paneles de mensaje variable), que estos días no deben difundir más información que la relativa a la situación de la circulación; y todo ello presidido por un criterio de anticipación: hasta donde sea posible, las medidas y la información deben estar operativas antes de que surjan los problemas, porque, salvo los excepcionales casos imprevisibles (un accidente singular o algo parecido), los atascos se sabe normalmente dónde y cuándo se van a producir.

(*) *Presidente del Instituto MAPFRE de Seguridad Vial y de la Asociación Española de la Carretera.*

SANDRO ROCCI (*)



NO ES RAZONABLE SOBREDIMENSIONAR LA RED

Los atascos se originan porque la demanda de movilidad por parte de los usuarios es superior a la oferta que proporciona la infraestructura. La capacidad de una carretera depende del tipo de ésta y de su trazado, pero, para fijar ideas en buenas condiciones, es del orden de 2 000 vehículos por hora y carril, y se alcanza para una velocidad de unos 70 km/h (a mayor velocidad no pasan más coches por hora, porque tienen que ir más separados).

Los remedios para los atascos son conocidos: actuar sobre la demanda (escalonamiento temporal de los desplazamientos; prohibición de circular a los vehículos pesados, etc.) o actuar sobre la oferta (utilizar itinerarios alternativos; disponer provisionalmente más carriles, aunque sea a contramano; mejorar ciertos detalles de la red viaria que reducen la fluidez, etc.). No parece razonable, desde un punto de vista económico, que la red viaria se dimensione para el tráfico máximo que tiene que soportar: se prevé que, en unos 20 años, su capacidad se verá rebasada durante 50, 100 o más horas de las 8.760 que tiene el año.

(*) *Catedrático de Transportes en la E.T.S. de Ingenieros de Caminos, Canales y Ptos. Univ. Politécnica de Madrid.*

VICTORIANO SÁNCHEZ-BARCAIZTEGUI (*)



REDUCIREMOS LOS PUNTOS DE CONGESTIÓN EN LA C. VALENCIANA

La congestión puede producirse circunstancialmente por un accidente, obras, etc., o recurrentemente por falta de capacidad de la vía respecto a la demanda y, por tanto, a la intensidad de tráfico que soporta. No resulta factible económicamente proyectar las obras para la hora de mayor tráfico del año y, por tanto, en determinadas horas, en las vías de gran intensidad pueden producirse congestiones.

Sin embargo, estas congestiones pueden ser tratadas y reducidas mediante medidas de gestión de tráfico e información al usuario que permitan optimizar el uso de la red viaria y mediante el estudio de los puntos críticos que suponen reducción de capacidad con el fin de mejorarlos.

La Generalitat Valenciana, dentro de su Plan de Infraestructuras Estratégicas, está poniendo en marcha un ambicioso plan de mejora y gestión de la red viaria, con el fin de conseguir una adecuada movilidad sostenible y eliminar, o reducir, los puntos donde se producen congestiones.

(*) *Director General de Obras Públicas de la Generalitat Valenciana.*

SEBASTIÁN DE LA RICA (*)



MÁS TECNOLOGÍA Y MÁS INFORMACIÓN

Aunque nuestra sociedad no puede permitirse el lujo –y diría incluso el despilfarro– de una red que funcione con fluidez en algunos períodos críticos, desde hace bastantes años nuestras Administraciones se han destecnificado en todo aquello que se refiere a la prognosis de tráfico necesaria para determinar las características funcionales y el dimensionamiento de nuestras carreteras. Consecuentemente, las decisiones –que, al final, siempre deben ser políticas– se toman sin tener suficientemente en cuenta los imprescindibles informes técnicos imparciales. Desde mi punto de vista, el tratamiento, que no su completa solución, está –aparte de las adecuadas acciones de ampliación de carriles, calzadas o carriles reversibles, habilitación de itinerarios alternativos – en la información. Información, mucha información algún tiempo antes del viaje, inmediatamente antes del viaje y durante el viaje (prensa, televisión, radio, telefonía móvil, paneles informativos fijos y variables, etc.). Para ello también es necesaria una mayor tecnificación, para analizar situaciones ya producidas y, sobre todo, para realizar previsiones y efectuar simulaciones basadas tanto en las previsiones como en los datos que se van obteniendo durante la operación.

(*) Consejero técnico de la Dirección Gral. de Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid.

JESÚS MARTÍNEZ (*)



NUEVO CARRIL PARA TODAS LAS RADIALES DE MADRID

Antes de que el aumento de la demanda produzca saturación, lo lógico es hacer análisis y previsiones que permitan ir construyendo las infraestructuras necesarias. Pero ante la congestión que se produce en una operación salida, la sociedad debe optar por asumir esta situación o construir infraestructuras de alto coste para minimizar de forma puntual la situación, dejándolas con bajo aprovechamiento el resto del tiempo. En todo caso, es importante la implantación de las últimas tecnologías en la gestión del tráfico.

En la Comunidad de Madrid, el problema estriba en los vehículos que acceden desde los núcleos periféricos y parece imprescindible construir un nuevo carril que acompañe a cada una de las vías radiales hasta una distancia aproximada a los 50 km. del centro de la ciudad. Con carácter inmediato, los únicos medios paliativos son el uso de carriles adicionales, restringir en lo posible la circulación de vehículos pesados, mejorar la información para dirigir las alternativas del tráfico y el uso de las radiales de peaje de forma subvencionada.

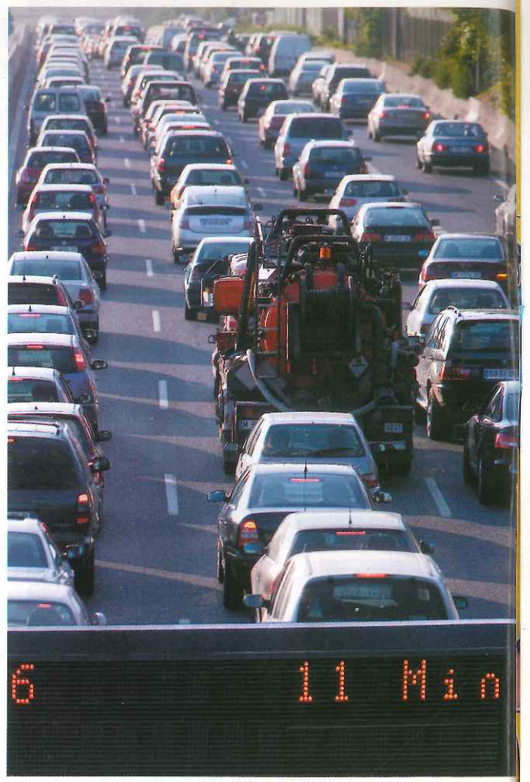
En el interior de la ciudad, el problema principal es la falta material de espacio. Por ello se han probado en las principales ciudades del mundo diferentes soluciones con éxito relativo, pero siempre menos que el deseado...

(*) Decano del Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas de Madrid.

31 HORAS PARA SALIR DE MADRID

¿Cuánto tardaría en salir un millón de coches de Madrid, a más de 100 kilómetros de distancia? Teniendo en cuenta las infraestructuras disponibles –las 6 radiales (las autopistas alternativas finalizan antes del kilómetro 100), la M- 607 y la N-401– con dos carriles cada una y una capacidad de 2.000 vehículos a la hora por carril, estos son los datos teóricos:

En condiciones ideales, de forma ordenada, sin incidentes, sin presencia de camiones y sin atascos, cada hora podrían salir 32.000 vehículos. Es decir, el éxodo terminaría después de 31 horas. Pero si la salida se produce en una situación de atasco, en el que la capacidad se reduce a 1.500 vehículos/carril/hora, la salida se completaría en 42 horas. Pero, para ser realistas (coches que se quedan sin gasolina, pinchazos y otras averías o accidentes), lo más probable es que después de tres días con sus noches, el goteo no hubiera terminado.



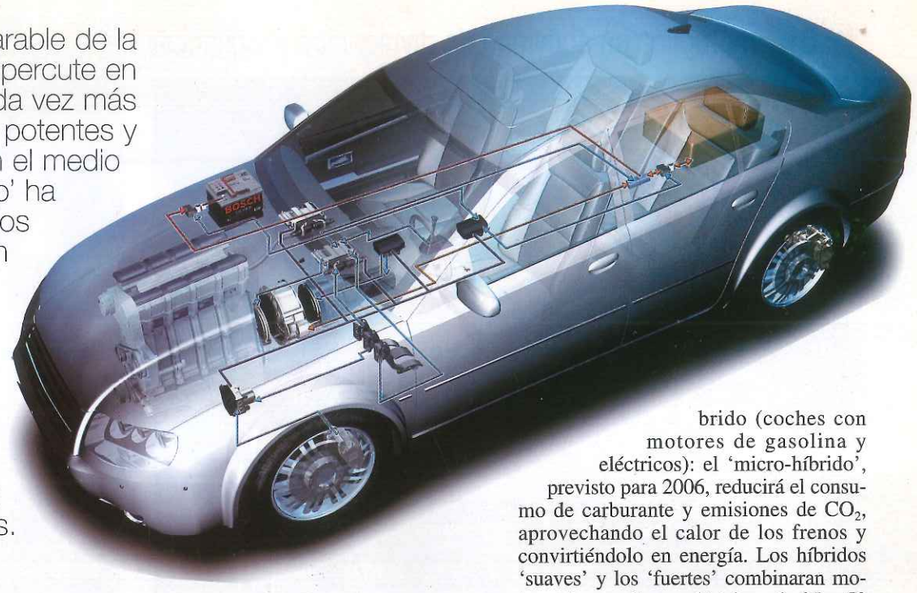
➤ *La información en carretera resulta de gran utilidad.*

de comunicación, teletexto, teléfono, internet, etc.) de la situación de la vía que se pretende utilizar y de los posibles itinerarios alternativos. Ya en carretera, se recomienda mantener velocidades y distancias uniformes, evitando cambios de carril y maniobras bruscas.

Aunque cada vez más el ciudadano escalona las salidas en las grandes operaciones, a veces se puede ver atrapado en el atasco. *"Los conductores deben saber que ejercen su libertad y que ésta implica responsabilidad; si sales con poca gasolina y te dicen que hay atasco e insistes, no puedes esperar a que vengan a darte café o agua para los niños porque estás atascado, hay que ir preparado"*, según el profesor Romana,.

Señala, por último, que es tan absurdo contar con una red de carreteras sobredimensionada como permitir que cada vez haya más coches, porque es un camino que lleva al aumento de la congestión. En este sentido, cree que sería más eficaz poner algún tope al parque, obligando a entregar un coche viejo para poder comprar uno nuevo. La otra alternativa es seguir construyendo carreteras. Pero esa –vea lo que dicen los expertos– no es la solución. ◆

El desarrollo imparable de la tecnología repercute en automóviles cada vez más seguros, potentes y respetuosos con el medio ambiente. 'Tráfico' ha podido probar los últimos avances en sistemas de seguridad, inyección directa y tecnología híbrida, algunos aún en pruebas, que se instalarán progresivamente en cuatro años.



En el 2010 habrá 50 modelos de coches híbridos

TECNOLOGÍAS ANTICONTAMINACIÓN

Carlos NICOLÁS FRAILE

La última tecnología en automoción parece dibujar un futuro con coches de mecánicas poderosas pero económicos y seguros al mismo tiempo. El pasado mes de junio, la multinacional alemana Bosch dio a conocer sus próximas novedades en sistemas de inyección y tecnología híbrida, además de los ya conocidas sistemas de seguridad activa y pasiva que interactuarán conectados en red.

Por ejemplo, en los próximos años serán necesarias soluciones para cumplir con los exigentes límites de emisiones, como filtros de partículas para los motores diesel, que dosifican el carburante, y catalizadores acumuladores de NOx, que convierten los óxidos de nitrógeno en agua y nitrógeno.

Otra apuesta tecnológica para la protección del medio ambiente es el desarrollo de sistemas de accionamiento híbrido (coches con motores de gasolina y eléctricos): el 'micro-híbrido', previsto para 2006, reducirá el consumo de carburante y emisiones de CO_2, aprovechando el calor de los frenos y convirtiéndolo en energía. Los híbridos 'suaves' y los 'fuertes' combinaran motores de gasolina y eléctricos de 25 y 50 kW respectivamente, ahorrando más del 30% de carburante y con consumo cero en trayectos cortos. Bosch calcula que en 2010 habrá 50 modelos híbridos diferentes en el mercado mundial y que en 2025 habrá unos cuatro millones de vehículos con tecnología híbrida.

GASOLINA A RITMO DE DIESEL. Sobre la inyección en motores de gasolina, la segunda generación del sistema DI Motronic estará a finales de 2005. Es un sistema de inyección combinado con un turbocompresor, que subirá las presiones del carburante de 120 a 200 bares en los motores, que serán más limpios. Según Bosch, sus inyectores de gasolina actuales son capaces de reducir el consumo hasta en un 15%. En la compañía alemana prevén que uno de cada cinco coches dispondrá de inyección directa de gasolina en 2008. ◆

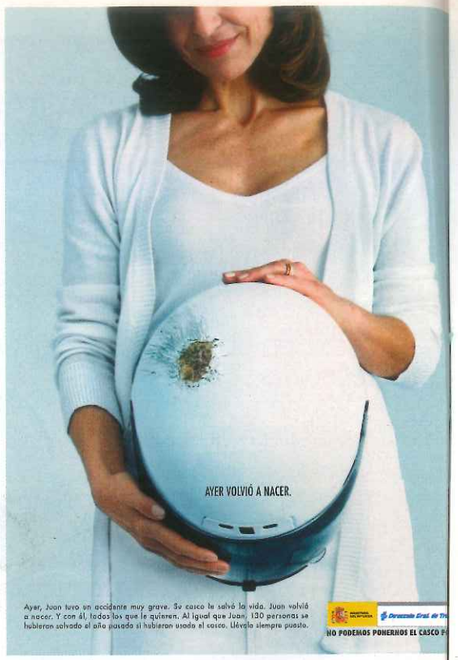


MÁS SEGURIDAD

En pocos años, los coches serán capaces 'sentir' lo que ocurra a su alrededor: identificarán señales de tráfico y obstáculos en la calzada –incluso de noche–, podrán mantener la separación de seguridad con otros vehículos y hasta buscarán un hueco suficiente para aparcar ellos solitos. No es que el automóvil vaya a hacerlo todo –de momento–, el conductor siempre decidirá, ayudado por sistemas como el asistente de dirección, que 'gira' el volante en caso de trompo, el ACC, que mantiene la separación de seguridad, el programa de estabilidad ESP en caso de derrape o los sistemas previsores de seguridad PPS, que detecta obstáculos, avisa al conductor y hasta frena automáticamente si la colisión es inevitable. Según Bosch, estos sistemas son ayudas que *"liberan al conductor, no le ordenan lo que debe hacer"*. El objetivo es lograr el *"coche sensible"*, donde todos los sistemas de seguridad estén interconectados y actúen como si fueran uno, por ejemplo, tensando un cinturón de seguridad si el vehículo adivina un peligro inmediato. Para saber más, en el número 169 de 'Tráfico' dedicamos a estos temas un amplio reportaje, "Coches con sexto sentido".

La DGT multiplica su actividad de divulgación y vigilancia





➤ *Las imágenes que acompañan a las campañas de ciclistas (izquierda) y uso del casco (derecha).*

LAS CAMPAÑAS MÁS VERANIEGAS

Los meses de verano, las carreteras ven alterado su aspecto habitual: más desplazamientos, más motos y bicicletas, nuevos conductores (extranjeros), las localidades se llenan de fiestas y el alcohol también pretende viajar... Por todo ello, la DGT incrementa sus campañas, tanto de vigilancia como de divulgación, en las que invertirá alrededor de tres millones de euros.

Mercedes LÓPEZ

Durante la época estival las carreteras viven jornadas 'muy calientes'. Se intensifican, tanto en número como en frecuencia, los desplazamientos, aumenta la presencia del alcohol en los conductores debido a las numerosas fiestas locales. Igualmente, se incrementa la presencia de otro tipo de vehículos (bicicletas y motocicletas) y de otros conductores: por un lado magrebíes (España se convierte en zona de paso hacia sus lugares de origen donde pasan sus vacaciones) y extranjeros que vienen a pasar sus días de descanso a nuestro país.

Por todo ello, la Dirección General de Tráfico (DGT) intensifica durante estas fechas su actividad de vigilancia y de divulgación y concienciación a los conductores sobre los principales temas de seguridad vial. Se invertirán alrededor de tres millones de euros. Televisión, prensa escrita, Internet, radio (con mensajes específicos) y los pórticos de las carreteras (cuando no tengan que transmitir información directa o inmediata sobre las circunstancias del tráfico) serán los soportes utilizados y apoyarán las actuaciones de vigilancia que llevará a cabo la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

DEL CASCO A LA VELOCIDAD. La campaña de concienciación y vigilancia sobre el uso del casco, desarrollada durante el mes de mayo, se puede considerar el inicio de la actividad veraniega. Durante la misma fueron sancionados más de 8.000 usuarios. Esta campaña fue apoyada por la emisión de un anuncio en los medios de comunicación que será reiterado en fechas clave coincidiendo con la celebración de los mundiales de motociclismo.

Del *"No podemos ponernos el casco por ti"* se pasó al *"No podemos abrocharnos el cinturón por ti"* en el mes de junio. Durante quince días se fomentó y controló (más de 200.0000 vehículos) intensivamente el uso del cinturón de seguridad y los elementos de retención infantil con una finalidad muy clara: erradicar de la sociedad, por obvia, la primera pregunta que se hace cuando se tiene un accidente: *"¿Llevaba puesto el cinturón?"* Para continuar con la segunda gran oleada, coincidiendo con la primera salida de vacaciones (primeros días de julio), de la gran campaña divulgativa de la DGT *"No podemos conducir por ti"*, cuya presencia en los medios se intensificará durante todo el verano.

En el mes de julio las actuaciones se están centrando en el control del alcohol. El objetivo es eliminar la idea, muy extendida, de que si se ha bebido poco, se puede conducir. Y en el mes de agosto, será la velocidad el centro de estas campañas especiales, con la que se intentará trasladar a los conductores que el objetivo de los radares no es recaudar, sino proteger.

LLEGAR A TODOS. En un intento de llegar a todos los conductores, también se realizarán campañas más específicas como la dirigida a ciclistas (en revistas especializadas del sector y radio) o un tríptico en colaboración con empresas de vehículos de alquiler sin conductor. Sin olvidar varios proyectos: una vez que se apruebe el permiso por puntos, se llevará a cabo una acción muy potente en todos los medios de comunicación y una información directa a los conductores sobre este tema; o una campaña que informe sobre el riesgo de fumar mientras se conduce, entre otras. ◆

Más información en el apartado campañas de divulgación:

www.dgt.es





➤ *Arriba Abraham Olano junto a los niños de la Vuelta Junior. Inserción de la campaña del uso del cinturón (izda).*

CON LA VUELTA JUNIOR

Alrededor de 10.000 chavales de 12 a 16 años están pedaleando bajo el lema *"Usa la cabeza... Ponte casco"* durante la celebración de la Vuelta Ciclista Junior 2005, que, por segundo año consecutivo, ha puesto en marcha Unipublic –la misma empresa que organiza la Vuelta Ciclista a España– y que cuenta con el patrocinio de la DGT. Los chicos, además de participar en las pruebas de selección que se han ido celebrando (entre abril y junio) en todas las ciudades por las que pasará la Vuelta de los profesionales y correr paralelamente a ellos entre el 27 de agosto y el 18 de septiembre, reciben charlas sobre cómo utilizar la bicicleta y consejos de seguridad de la experta mano de nuestro campeón del mundo de ciclismo, Abraham Olano.

CASCO, CINTURÓN, ALCOHOL, VELOCIDAD, CICLISTAS, EXTRANJEROS, SERÁN, ENTRE OTROS, EL CENTRO DE LOS MENSAJES DEL VERANO



A GOLPE DE FOLLETO

Llegar a unos conductores concretos, con una problemática específica y mediante un mensaje más amplio, es el objetivo de las campañas que se realizan a través de la distribución de folletos. La DGT utilizará este verano este medio para llegar a cuatro colectivos: marroquíes (traducidos a su idioma, se repartiran en las áreas de descanso), conductores extranjeros (alemán, inglés y francés, en gasolineras y sitios estratégicos de los lugares de veraneo), ciclistas (a través de sus clubes y federaciones, apelando tanto a la responsabilidad del ciclista para que sepa que es vulnerable y no arriesgue, como a la del conductor de coche, para que vea en el ciclista a un vehículo más) y, por último, a los conductores en general a su paso por zonas en obras (con una señalización específica que, además, cambia cada día).







El 98% de las lesiones cervicales están causadas por los accidentes de tráfico

Latigazo cervical EL CUELLO EN PELIGRO

Los accidentes de tráfico son responsables de que, cada año, en España unas 25.000 personas sufran daños cervicales y otras 500 se vean afectadas por lesiones medulares de diferente gravedad. En Europa suponen un coste de más de 10.000 millones de euros en tratamientos y recuperaciones. El reposacabezas es el principal elemento de prevención.

Mercedes LÓPEZ
Fotos: Paul Alan PUTNAM. Infografía: DIIrios

Casi la cuarta parte de los heridos en accidentes de tráfico sufren un esguince cervical, según las conclusiones de un estudio realizado por la Dirección General de Tráfico (DGT) sobre la morbilidad derivada de los accidentes y que, como señala el RACE (Real Automóvil Club de España), suponen el 98% de los esguinces que se registran en España. Esta lesión también se denomina síndrome del "latigazo cervical", porque se produce como consecuencia del movimiento violento que realiza la cabeza hacia delante para luego retroceder con brusquedad en un vaivén o zig-zag, como consecuencia de la aceleración y desaceleración que se registra durante una colisión y que puede provocar daños irreparables en el cuello. En palabras del doctor Antonio Hernando, especialista en Medicina Intensiva del Hospital Universitario "Doce de Octubre", de Madrid, *"en el curso de este movimiento brusco pueden verse afectados músculos, tendones, vasos sanguíneos, nervios o discos intervertebrales, que sufren estiramientos, roturas o aplastamientos de diferente grado"*.

Este movimiento de 'latigazo' se produce principalmente en los accidentes por alcance –un coche golpea al que circula delante–, que son, siguiendo los datos del estudio sobre la morbilidad de la DGT, el 29% de las colisiones: *"Aunque también* –continúa detallando el doctor Hernando– *puede ocasionarse en una colisión frontal o lateral; es decir, en cualquier tipo de colisión en la que el cuello se vea sometido a movimientos bruscos en cualquiera de sus ejes"*. Sin embargo, la velocidad no es un factor determinante: *"Está demostrado que a 9 km/h ya se registran daños en el cuello"*, señala Horacio Bobadilla, jefe de Fisioterapia de la Clínica Amstrong.

ALREDEDOR DEL 50% DE LOS PACIENTES TARDA ENTRE UNO Y TRES MESES EN RECUPERARSE

LA MEJOR PREVENCIÓN. Evitar este 'latigazo' es el objetivo del reposacabezas, un elemento de seguridad pasiva esencial, cuya función es controlar el movimiento de la cabeza en caso de colisión, y que se complementa con el cinturón de seguridad y los airbags. *"Si el reposacabezas recoge la cabeza, el cinturón reduce el rebote y el airbag incrementa la protección"*, explica Jesús Monclús, responsable de Accidentología y Seguridad Vial de FITSA (Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad Vial). Monclús, además, señala la importancia esencial que tiene llevar el reposacabezas correctamente ajustado. A pesar de ello, los datos destacan que la mayoría de las personas hacen mal uso de este elemento y que lo normal es llevarlo demasiado bajo.

También está demostrado que la combinación de reposacabezas y asiento es primordial para su eficacia. Desde el Centro Zaragoza se indica que el acolchado del respaldo del asiento o su rigidez son decisivos en la protección



➤ *El reposacabezas activo "Neck-Pro" de Mercedes se desplaza hacia delante y hacia arriba*

CÓMO COLOCAR EL REPOSACABEZAS

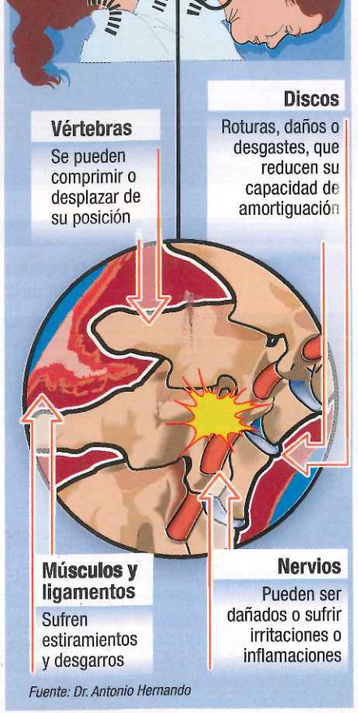
1 Debe situarse lo más cerca posible de la parte posterior de la cabeza sin que ésta quede apoyada.

2 Su altura debe coincidir con la de la cabeza del ocupante.

3 El asiento debe ir poco inclinado (nunca más de 25º). Por último, no olvide abrocharse el cinturón de seguridad.

LOS DAÑOS DEL LATIGAZO CERVICAL

Estas son las posibles lesiones -se pueden localizar en una sola de las partes que forman el cuello o en varias- que provoca un latigazo cervical y que según la gravedad pueden ocasionar desde un esguince hasta una lesión medular, incluida una tetraplejía.



Fuente: Dr. Antonio Hernando

del cuello de su ocupante en caso de colisión.

A pesar de todo ello, en un reciente estudio realizado por el Centro de Investigación del Instituto Británico de Aseguradoras Tharchan, sólo el 16% de los reposazabezas analizados (correspondientes a 114 vehículos) protegía eficazmente. Sin embargo, hay que añadir que los fabricantes están realizando esfuerzos continuos y que los resultados de unas pruebas realizadas a principios de este año por las asociaciones europeas de automovilistas (RACE y RACC, entre las españolas) fueron más esperanzadores y que, de los nueve vehículos analizados, tres consiguieron un buen resultado (Mercedes "Clase A", Opel "Astra" y Renault "Modus"), mientras que cinco ofrecían una protección suficiente, y uno pobre.

Además, destacan las continuas aportaciones que en este campo se están realizando. Desde los ya conocidos y reconocidos reposacabezas activos de Saab o el sistema de retención de Volvo, denominado IPS, en los que el asiento y el reposacabezas actúan conjuntamente, hasta la última novedad, el "Neck-Pro", que Mercedes acaba de presentar y que se integrará en el equipo de serie de sus Clases "C, CLK, CLS y E". Se trata de un reposacabezas activo conectado a una unidad de control electrónico que, cuando el sensor detecta una colisión, dispara los muelles pretensados situados en el interior del reposacabezas, que se desplaza 40 mm. hacia delante y 30 mm. hacia arriba.



➤ *La adecuada combinación de reposacabezas y asiento es primordial para su eficacia.*

LAS CONSECUENCIAS. Los síntomas del 'latigazo' cervical son variados, tanto en número como en grado de intensidad: desde dolores de cabeza o de cuello a mareos, nauseas, vértigos, limitación de la movilidad del cuello, pérdida de fuerza en las extremidades superiores... Sus consecuencis, también: desde los casos más leves de esguinces o rigidez cervical a importantes lesiones medulares y fractura de alguna de las siete vértebras que forman el cuello, pudiendo llegar, incluso, a producir tetraplejías (las cuatro extremidades quedan paralizadas). Las estadísticas del Hospital Nacional de Parapléjicos de Toledo indican que, cada año, se producen en España aproximadamente unos 1.000 nuevos casos de lesiones medulares, de las cuales el 50% son consecuencia de un accidente de tráfico.

La magnitud social de este tipo de lesiones es grande. La Clínica Amstrong, en un reciente informe, estima que más de 25.000 españoles se ven afectados cada año e indica que el 50% de los pacientes tarda entre 1 y 3 meses en recuperarse; el 40%, entre 3 y 12 meses; y el 10% restante sufre dolor crónico.

En Europa, estas lesiones suponen un coste de más de 10.000 millones de euros en tratamientos y recuperaciones. En España, Consultrans –empresa de consulting– ha calculado, en un estudio para la DGT, que el coste de la indemnización media, según días de baja –el promedio por herido es de 81 días de baja– es de 3.039 euros. Sin embargo, la aseguradora Mapfre da cifras algo más elevadas: eleva a 91 la media de días de baja y a casi 4.000 euros el coste de un esguince cervical.

Según distintos estudios –así lo subrayan desde el Centro Zaragoza– las mujeres –debido a la menor musculatura de su cuello– y las personas altas –por la longitud del mismo– tienen más riesgo de sufrir lesiones cervicales. Además, el doctor Hernando añade otros factores como *"el estado de salud previo del accidentado y, sobre todo, si se da cuenta que va a tener el accidente, porque el cuerpo se pone en alerta, se tensan los músculos y se reducen los efectos"*. ◆



➤ *La recuperación es muy lenta y en ocasiones se sufre dolor crónico.*

ASÍ SON LOS LATIGAZOS CERVICALES

Tres son los tipos de impactos que se pueden registrar: trasero, frontal y lateral. A continuación se detalla la trayectoria del cuello en cada tipo de colisión, cuando el reposacabezas va mal regulado.



El tórax se desplaza junto con el asiento hacia adelante. La cabeza realiza ese movimiento más tarde y, mientras el tronco es impulsado hacia adelante, ésta va hacia atrás, en un movimiento de hiperextensión. En una segunda fase, la cabeza se desplaza hacia abajo en un movimiento de hiperflexión.



En este tipo de impactos frontales, la secuencia es la contraria a la que se produce en una colisión trasera. Inicialmente, la cabeza se desplaza hacia abajo, realizando un movimiento de hiperflexión y, posteriormente, tiende a irse hacia atrás, en el denominado movimiento de hiperextensión.



En las colisiones laterales, la cabeza y el cuello tienden a dirigirse hacia el lado desde el que se ha producido el impacto en el vehículo, mediante un movimiento de inclinación lateral. Es decir, el cuello se inclina hacia el lado del golpe. Las consecuencias de estas colisiones pueden ser graves.

MARTA PEDREGAL: Cuatro accidentes de tráfico le han dejado una importante lesión cervical

"NO PODÍA NI CON LA BOLSA DEL SÚPER"



Con 24 años, Marta sufrió el primero de cuatro accidentes de tráfico que convirtieron su vida en un calvario. La consecuencia fue una lesión cervical que fue agravándose en los sucesivos accidentes. Ha padecido espantosos dolores de cabeza, vómitos, pérdida de fuerza en la manos, dolor facial, de oídos... Ha pasado por traumatólogos, reumatólogos, otorrinos, neurólogos, fisioterapeutas, psiquiatras... Ha probado la acupuntura y la homeopatía. No podía ni con una carpeta *"y no digamos con la bolsa del súper"*. A las tres de la tarde se tenía que meter en la cama. Las visitas a Urgencias se convirtieron en una rutina casi semanal. Tuvo que tomar la decisión de dejar aparcado el tema de los hijos. Hoy tiene que desplazarse una vez a la semana desde Santander hasta Madrid para tratarse. *"Los gastos me los planteo* –dice con resignación– *como una hipoteca"*. En la carretera dice ser muy prudente. No fue culpable de ninguno de sus accidentes (tres de ellos fueron por alcance y uno, por reventón de un neumático) y, apunta vehementemente: *"Nunca olvido el cinturón, ni regular el reposacabezas. Me han salvado la vida. Porque aunque tu vayas muy atenta, no puedes controlar a los demás"*.

EN ACCIDENTES DE TRÁFICO A 9 KM/H. YA SE REGISTRÁN DAÑOS EN EL CUELLO

NIÑOS: LOS MÁS FRÁGILES

Un latigazo cervical en un adulto puede ser una tetraplejía; en un niño, según los expertos de la Clínica Amstrong Internacional, *"las lesiones pueden ser mucho más graves, ya que tienen mayor predisposición a padecer hemorragias internas ya que sus órganos vitales se desprenden con más facilidad"*. La desproporción existente entre el peso de la cabeza respecto a su cuerpo y la poca solidez de las vértebras que le sujetan la cabeza hasta los cuatro o cinco año son las causas. El doctor Antonio Hernando señala que los niños pueden desarrollar lo que se denomina *"lesión medular sin anomalía radiológica evidente que puede originar cuadriplejias"*. Por ello, Jesús Monclús subraya la importancia que tiene que el niño viaje en el asiento infantil adecuado: *"Es necesario cambiar la sillita del niño cuando su cabeza sobresale por encima del asiento y evitar que los arneses tengan holguras"*. En este sentido, Renault acaba de presentar un reposacabezas convertible que permite adaptar su altura al tamaño de un niño sentado en un cojín elevador, al mismo tiempo que se ajusta la correa diagonal del cinturón, para evitar las molestias que pueda ocasionar la cinta en el cuello. Está disponible en sus modelos "Scénic", "Gran Scénic", nuevo "Laguna" y "Espace".



Mar COGOLLOS *

EXPERIENCIA PERSONAL



Un accidente lo puede tener cualquiera o, como dice el lema de nuestra campaña, "Te puede pasar"; sin embargo, todos creemos que los accidentes los tienen otros. Yo tuve un accidente de tráfico hace 17 años. ¿La causa? Una distracción del conductor: al cambiar una cinta de música, el coche empezó a cambiar de carril sin control y salimos de la carretera dando vueltas de campana hasta que el coche quedo boca abajo. Me sacaron varias personas por la ventana.

La verdad es que mi vida cambió en un segundo: enseguida note que no sentía mis piernas y que tampoco las podía mover. Me trasladaron al Hospital "La Fe", de Valencia, y allí me diagnosticaron una tetraplejía.

Algunas reflexiones sobre mi accidente: el cinturón me salvó la vida, el reposacabezas (que no había regulado) pudo causar mi tetraplejía y la inadecuada evacuación del coche pudo también causar o agravar la lesión vertebral para convertirla en una lesión medular.

**** Directora de AESLEME.***



Lucía RIVAS

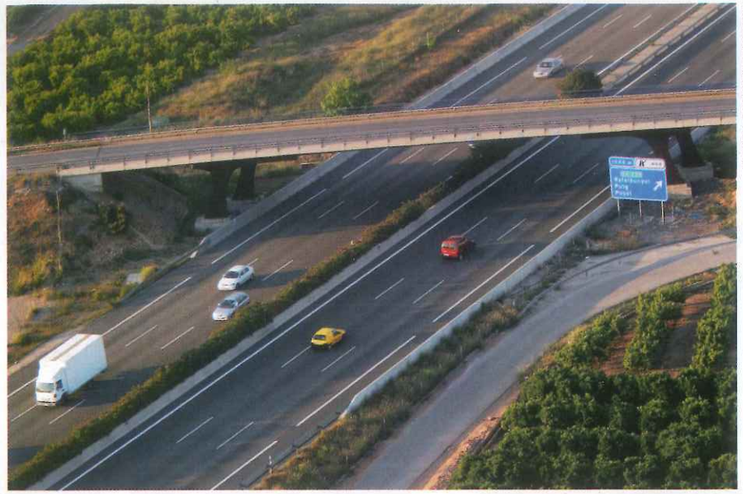
Una mala costumbre, sancionable

UNA PASADA POR LA IZQUIERDA

No es simplemente una percepción: muchos conductores tienden a ir por la izquierda cuando circulan por la carretera, aunque el carril derecho esté completamente libre. Las imágenes y las cifras de estas páginas son ilustrativas. Quizá muchos conductores no lo sepan, pero la Ley de Seguridad Vial es muy clara: Hay que ir por la derecha.

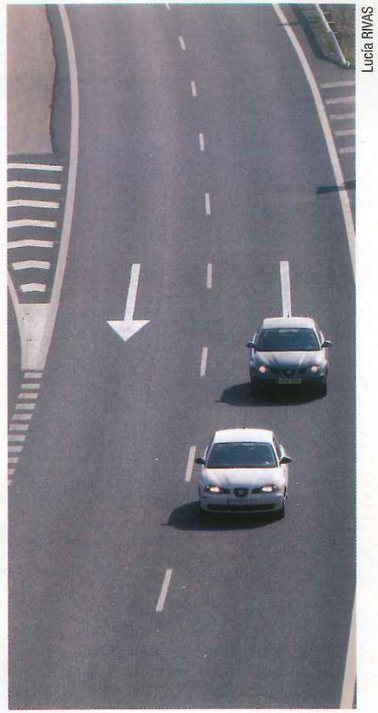
Servicio de Helicópteros DGT

➤ *Muchos conductores tienden a dejar el carril derecho libre.*



Servicio de Helicópteros DGT

➤ *A veces, el carril derecho va completamente vacío.*



Lucía RIVAS

➤ *La Guardia Civil le llama el carril del calambre...*

J. S. H.

Vamos por la carretera y es bastante habitual que tengamos dificultades para adelantar, aunque el tráfico sea muy fluido. ¿La causa? El carril de la izquierda esta ocupado. O van ocupados el de el centro –cuando hay tres– y el de la izquierda, pero complatamente vacío el derecho. La Guardia Civil le ha puesto nombre, *"el de el calambre"*. Nadie quiere ir por él.

¿Tiene alguna justificación? Pues no. Los expertos consideran que hay mucho de "comodidad". Federico Fernández, subdirector general adjunto de Circulación de la Dirección General de Tráfico, considera que *"muchos conductores buscan un carril en el que no les estorben con las incorporaciones, donde no se van a encontrar camiones, quizá algún vehículo lento... Incluso algunos creen erroneamente que tienen más posibilidades de 'escape' ante cualquier problema si van por el centro o la izquierda"*.

La cifras recogidas por este departamento de la DGT son espectaculares (ver recuadro). El carril izquierdo se utiliza a veces tanto como el derecho o el del centro, según muestras tomadas en distintas carreteras. Da igual que haya dos, tres o cuatro carriles. Un ejemplo: en la A-6, con sentido entrada a Madrid y en los cuatro carriles que hay en el kilómetro 53, en días laborables se dan estas cifras: carril izquierdo, 34%; central izquierdo, 37%; entre el central derecho y el derecho, tan sólo un 27%. En los sábados y domingos, casi igual.

"Es una infrautilización de la carretera", dice Federico Fernández, mientras el Teniente Coronel Eduardo Seco asegura que se sanciona a muchos conductores por circular por la izquierda *"sin necesidad, infringienbdo las normas"*. Porque la Ley de Seguridad Vial es clara en sus artículos 13 y 14: *"... los vehículos, como norma general, circularán por la derecha"*. Si no es así, salvo que este adelantando o en otras circunstancias, será sancionado. ◆

CASI IGUAL IZQUIERDA Y DERECHA

Unos datos puntuales recogidos por la DGT en las últimas semanas demuestran hasta que punto circulamos por la izquierda casi tanto como por la derecha.

A-5. 2 CARRILES. KM 15. SENTIDO ENTRADA MADRID

Día	Carril derecho	Izquierdo
Laborables	50%	49%
Sábados	58%	41%
Domingos	51%	48%

A-3. 2 CARRILES. KM 22. SENTIDO MADRID

Día	Carril derecho	Izquierdo
Laborables	41%	58%
Sábados	24%	75%
Domingos	50%	49%



Servicio de Helicópteros DGT

➤ *No utilizar el carril derecho no sólo es infrautilizar la vía, sino que, además, es sancionable.*



Coches camuflados

La revista "Tráfico" pasa una jornada 'camuflada' con la Agrupación de Tráfico

DÓNDE ESTÁ LA GUARDIA CIVIL?

Es el último dispositivo de vigilancia de las carreteras que ha puesto en marcha la Dirección General de Tráfico. Son los coches 'camuflados'. Nada les diferencia de nuestro vehículo, sólo que en su interior viajan dos agentes uniformados de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Su objetivo es detectar y denunciar las infracciones graves. Pasamos una jornada con ellos.

Mercedes LÓPEZ
Fotos: Paul Alan PUTNAM

"*Va hablando por el móvil*", dice de pronto Antonio.

Inmediatamente, César activa el cartel luminoso que el vehículo lleva en la bandeja trasera. Las palabras "ALTO GUARDIA CIVIL TRÁFICO" se iluminan y su luz roja sorprende a la conductora. Al mismo tiempo, César saca el brazo por la ventanilla y le indica que pare en el arcén.

Acabo de vivir la primera actuación que ese día han realizado Antonio y César, dos agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, con los que estoy compartiendo una jornada de trabajo en uno de los 137 vehículos camuflados –uno de los últimos dispositivos de vigilancia puestos en marcha por la DGT– que patrullan nuestras carreteras. Su objetivo es detectar y denunciar las infracciones graves.

César baja del vehículo y se dirige a la conductora para pedirle los 'papeles', le comunica de palabra la infracción que ha cometido y se la notifica. Mientras, Antonio regula el tráfico para evitar que se produzca algún incidente.

Todo transcurre dentro de la rutina. No han pasado ni cinco minutos y los agentes ya están de nuevo en el vehículo. El pasado año 2004, la Agrupación de Tráfico realizó casi 30.000 denuncias por ir hablando por el móvil mientras se conducía y casi 100.000, por no llevar la documentación del vehículo.

LA EXPERIENCIA ES UN GRADO. Nos volvemos a poner en marcha. Los coches pasan continuamente a nuestro alrededor. Nadie se da cuenta, a pesar de que los agentes van uniformados, de que se trata de un vehículo de la Guardia Civil de Tráfico. ¿La razón? Vamos en un 'camuflado', un coche que no se diferencia de un vehículo particular: pertenece al segmento medio-alto, utiliza placa de matrícula ordinaria, es de un color comercial y de una marca y modelo muy común. Durante 7 u 8 horas, con una parada de 15 minutos para descansar y 'tomar' algo, la pareja 'peinará' las carreteras de su zona.

Yo intento, tras reconocerme a mí



➤ *Este conductor suele viajar con su perrito en el regazo "porque está acostumbrado desde que nació".*



➤ *Los agentes uniformados en el interior 'normal' de un vehículo camuflado.*

ASI VAN EQUIPADOS

Los vehículos 'camuflados' están equipados con los siguientes sistemas de señalización:

SEÑALIZACION PRIORITARIA:

- Un dispositivo óptico destellante que se adhiere, mediante imanes, al techo del vehículo cuando sea necesario su uso.
- Sirena provista de megafonía con la posibilidad de grabar y reproducir mensajes.

SEÑALIZACION DE DETENCIÓN:

- Una pantalla alfa numérica que presenta, de forma alternativa, los mensajes "ALTO" y "GUARDIA CIVIL", situada en el interior de la parte acristalada del frontal. Se activa desde el interior y sirve para identificar al vehículo policial.
- Un dispositivo de detención, colocado sobre el salpicadero, formado por dos luces de color azul y una de color rojo.

CARTEL LUMINOSO ABATIBLE:

- En la bandeja trasera disponen de un cartel luminoso abatible que les identifica cuando proceden a la detención de un vehículo.



➤ *Un momento del control de velocidad con radar fijo instalado en un trípode.*

"MUCHAS VECES SABEMOS QUE HARÁ EL VEHÍCULO QUE LLEVAMOS DELANTE ANTES DE QUE LO HAGA. Y MUY POCAS VECES NOS EQUIVOCAMOS"



Ordenando el tráfico para evitar incidentes mientras su compañero está con el conductor infractor.

misma que la anterior infracción no la había visto, 'pillar' a algún conductor 'in fraganti'. Inútil, todo pasa demasiado rápido.

Once años de experiencia avalan el trabajo de estos profesionales. *"Muchas veces sabemos lo que va a hacer el vehículo que llevamos delante antes de que lo haga. Y muy pocas veces nos equivocamos"* explica Antonio, quien afirma con rotundidad que le gusta mucho el trabajo en los 'camuflados': *"Aquí te tienes que bajar para notificar la infracción y aunque tenemos más problemas porque damos la cara. Más del 70% no están de acuerdo con la denuncia y nos lo indican* –ríe– *de forma más o menos educada. Pero a mí me gusta el trato con la gente. Eso sí* –subraya–, *tienes que tener mucha mano izquierda y mucha mano derecha"*.

UN PERRITO EN BRAZOS. Con sorpresa me indican que nos acaba de pasar un 'Mercedes' cuyo conductor lleva un perrito en el regazo. Inmediatamente se vuelven a poner en marcha todas las maniobras de detención. Cuando Rafael, que así se llama el conductor, para, no entiende qué puede pasar.

- *"Si no voy deprisa"*, dice perplejo.

Cuando se le comenta lo que iba haciendo, contesta, tranquilo, *"que el perrito va así desde que nació y sabe muy bien que no se tiene que mover"*. Por cierto, nos dice que es la primera vez que le ponen una multa.

El servicio continua. A los pocos minutos, por la radio les informan de que un *"Opel gris, matricula 4.... Bravo, Sierra..."* que circula detrás de nosotros va a 142 km/h. La información llega, en alfabeto internacional, desde un vehículo 'uniformado' que llevamos detrás y sirve de apoyo al 'camuflado'. El vehículo 'uniformado', como le denominan ellos, en manos de otros dos agentes: Javier y José Antonio, incorpora un radar (hay 165 coches de este tipo dependientes de la Agrupación de Tráfico) que va 'controlando' la velocidad.

La secuencia vuelve a empezar. Ya en el arcén, Marisa, la conductora, reconoce que iba deprisa y que cuando le hicieron indicaciones enseguida pensó *"me han pillado"*; sólo alega que llevaba prisa porque había quedado a las 14,30 horas en Extremadura. Cuando se despide, apunta que es la primera vez que la ponen una multa. ¿Les suena? A los agentes, sí.

- *"Siempre nos dicen lo mismo: en los 20 años que llevo conduciendo es la primera vez que me ponen una multa"*.

DE PAREJAS

Son muchas las anécdotas que los agentes pueden contar. "Te acuerdas de aquella vez que..." sonríen:

- "El marido no dice nada. Acepta que ha cometido una infracción, pero la mujer empieza a protestar. Al final, el conductor niega muy airadamente que haya cometido ningún error".
- "También es muy frecuente que la mujer sea la primera que empiece a regañar al conductor con un contundente "ya te lo estaba diciendo yo" y se inicia una 'pelea' conyugal ante el agente que, en muchas ocasiones, no sabe adonde mirar".
- "No falta la conductora que se ha olvidado la documentación en casa y tiene que llamar para que se la traigan. El marido, muy enfadado, llega con el bolso y materialmente, junto con un improperio, se lo lanza para que lo coja al vuelo".
- "O la pareja entrada en años que viaja en un turismo también 'mayorcito'. Al volante, la mujer sobrepasa los 170 km/h. Ante el agente, aparece el marido en el asiento del copiloto con una jaula encima de las rodillas. El canario y el anciano, con cara de susto, 'van agarrados' a los barrotes de la jaula. La conductora niega tranquila: "Imposible, ni yo ni el coche estamos para esos trotes".

LOS COCHES CAMUFLADOS NO SE DIFERENCIAN DE UNO PARTICULAR, NI EN COLOR, NI EN MODELO Y UTILIZAN MATRÍCULA ORDINARIA



Dentro del coche radar, el agente va pendiente de los datos que les va suministrando el ordenador.



El coche camuflado da el alto a un conductor infractor.

CARRIL CALAMBRE. Seguimos en la carretera. José Antonio me indica que observe cómo muchos conductores circulan por el carril de la izquierda y por el del centro.

- *"Por el carril de la derecha sólo circulamos los autocares, los camiones y la Guardia Civil. Yo lo llamo el carril 'del calambre'"*.

Es una infracción que la mayoría de los conductores no consideran como tal. *"Te puedo contar el caso* –dice José Antonio– *de una conductora. Nos dijo que a su salida se accedía por ese carril y ya se había colocado para evitar maniobras peligrosas. Faltaban 40 kilómetros"*.

Dentro de la 'hoja de ruta' del servicio, ahora toca instalar un radar fijo. Comienza la faena. Javier saca el trípode y el radar; a su lado, César instala una mesita y el ordenador. Ahora toca esperar...

El sol pega fuerte. Los agentes me dicen que mucho peor es en invierno, cuando tienen que estar horas parados con el radar. Javier apunta: *"En los días fríos nos puedes ver en un 'baile' continuo de pies"*.

Siguen contándonos. A veces, cuando ponen un control en cascada, un mismo coche es denunciado por dos radares consecutivos. O recuerdan el caso de la alcaldesa que pidió un control en una glorieta de acceso a su pueblo. Ella misma fue denunciada por exceso de velocidad en ese control.

Han pasado más de siete horas y hay que volver. En la entrada del Destacamento se reúnen todos los agentes que han estado de servicio hoy. Además de los dos coches, Simón y Alfonso, otros dos agentes, han recorrido la zona con la moto. Ahora toca reunión. Se repasará la jornada, las incidencias y se planificarán los nuevos servicios.

Al pasar junto a uno de los coches, alguien dice que le hace falta un 'lavado'. Mañana, antes de salir, lo harán. Ellos son los que tienen que preparar el coche y revisar los radares. Hoy ha sido una jornada 'relativamente tranquila'. Sobre todo no ha habido ningún accidente.

- *"Nunca nos acostumbramos* –señala Simón–; *ves que, en demasiados casos, por una tontería, una familia se ha roto. Si hay niños, el drama te encoge el corazón"*. ◆

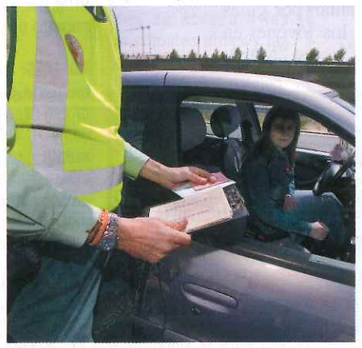
DENUNCIAS FORMULADAS POR LA AGRUPACIÓN DE TRÁFICO

(AÑO 2004)

• Velocidad inadecuada	270.962
• No usar cinturón de seguridad	118.397
• No llevar documentación del vehículo	99.005
• Alcohol o drogas	62.003
• No respetar líneas continuas	38.975
• No llevar o no poseer permiso conducir	36.393
• Hablar por el móvil	29.897

(Fuente: Dirección General de Tráfico).

DLirios



"AHORA SE CORRE MENOS"

La velocidad inadecuada es una de las infracciones más comunes (270.962 denuncias durante 2004) y eso que "se está notando que la gente corre menos, la incidencia de las campañas en los medios de comunicación y, sobre todo, cuando se anuncian los controles de velocidad en los paneles, es indudable" nos ha contado Simón, otro de los agentes del Destacamento desde el que hemos partido, cuando a primera hora preparamos la jornada.

Las Guías de Carreteras más útiles del mercado

COMPAÑERAS DE VIAJE

¡Llegan las vacaciones...! Es el momento de escoger el camino para llegar a nuestro destino o de buscar lugares interesantes donde realizar excursiones. Y siempre es oportuna una guía que nos ayude a descubrir la hermosa y diversa geografía española. Para colaborar en este empeño hemos consultado las más solicitadas por el público.

Néstor NORMA
Foto: Paul Alan PUTNAM

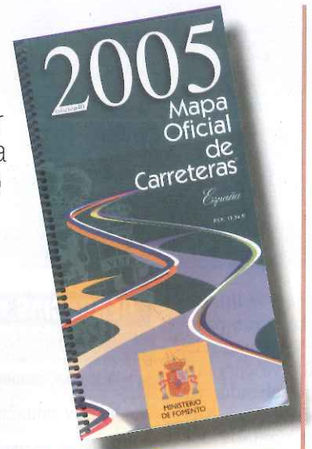
Las 'populares' guías de carreteras se están adaptando a los nuevos tiempos y, para lograr el favor del público, se valen de diferentes recursos: unas se centran en ofrecer un actualizado mapa de carreteras, con guías complementarias de espacios naturales y rutas turísticas; otras, en concentrar todos los datos en un mismo título: mapas, rutas, monumentos, parques naturales, restaurantes, hoteles...; finalmente, están las que prefieren desglosar la información y ofrecer diversos títulos, o incluso diversas colecciones.

Según La Casa del Libro –una de las librerías de mayor venta de Madrid–, las más solicitadas por el público siguen siendo el Mapa Oficial de Carreteras del Ministerio de Fomento ("la gente la sigue llamando la guía del MOPU") y la Guía Campsa. Las personas mayores se decantan por guías con suplementos de hoteles y restaurantes; los jóvenes,en cambio, por mapas de carreteras económicos, como "Mapamax", que publican Anaya y CEPSA.



El último Mapa Oficial de Carreteras -según Ramón Lorenzo ,director del Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento– edita 160.000 ejemplares, *"y todos los años se agota"*. Asegura que *"la gran confianza que tenemos del público se debe a la continua actualización del mapa. Damos de primera mano las carreteras en construcción y las fechas de inauguración. Por tanto, la gente sabe a qué atenerse cuando viaja. La fidelidad de nuestro público es tal que unos 2.000 suscriptores cambian la guía anterior por una nueva con un 50% de descuento, como se hace con los autos en un Plan Renove"*. Esta guía incorpora desde 2001 un CD-ROM con tecnología muy moderna, que facilita todo tipo de itinerarios con mapas.

Le sigue en el favor del público la Guía Campsa, que lleva, según la presentación de su última edición, *"300.000 ejemplares vendidos en cada uno de los últimos años"*. El resto de las guías se reparten un mercado en torno a 500.000 ejemplares, *"pero que crecerá en poco tiempo, debido a la importancia que está teniendo la cartografía en terminales móviles y navegadores de los autos"*, afirma Lorenzo. ◆



LA GUÍA OFICIAL

LO MEJOR: La solidez y la garantía de ser la última palabra en actualización y revisión de datos cartográficos. El Mapa Oficial de Carreteras incorpora la nueva nomenclatura de la red y un CD-ROM que permite elegir itinerarios de punto a punto.

ADEMÁS: Una guía complementaria con 863 espacios protegidos, 152 rutas turísticas y 70 vías verdes, elaborada a partir de la información y actualización facilitada por el Organismo Autónomo Parques Nacionales del Ministerio de Medio Ambiente (Parques Nacionales) y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (Vías Verdes).

Título: Mapa Oficial de Carreteras 2005
Editor: Ministerio de Fomento
Cartografía: Mapa de carreteras de España, planos de 58 ciudades españolas y sus accesos, y planos de Portugal, Marruecos y Francia.
Formato: 32 X 17 cm.
Nº de páginas: 66 + 54 desplegables.
Precio: 17,34 €
(www.mfom.es)

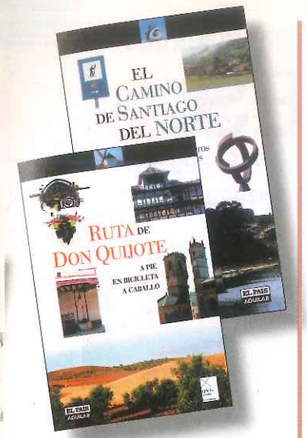


INFORMACIÓN GASTRONÓMICA

LO MEJOR: El especial cuidado en su oferta gastronómica, con la colaboración exclusiva de la Academia Española de Gastronomía y la Cofradía de la Buena Mesa. Un informe actualizado sobre más de 2.000 restaurantes, con precios para todos los bolsillos y una relación de más de 3.000 estaciones de servicio de Repsol, Campsa y Petronor.

ADEMÁS: Incluye una guía con información de los mejores vinos españoles. Asimismo, incorpora un CD-ROM interactivo, que ofrece la posibilidad de elaborar rutas entre ciudades de 23 países europeos.

Título: Guía Campsa 2005
Editor: Campsa
Cartografía: Mapa de carreteras y planos de las principales ciudades e información sobre cientos de municipios españoles.
Formato: 30 x 15 cm.
Nº de páginas: 395 + 50 desplegables.
Precio: 20,90 €
(www.guiacampsa.com)



PARA RECORRER A PIE O EN BICI

LO MEJOR: Se trata de una colección con grandes rutas tradicionales en diversas provincias españolas que incluye aproximadamente 30 títulos. Son senderos especialmente indicados para recorrer a pie o en bicicleta, y también itinerarios para ser realizados en coche... Esta colección tiene dos recorridos estrella: El Camino de Santiago y la Ruta de Don Quijote. Esta última pensada para conmemorar el IV centenario del Quijote: son 2.500 kilómetros de sendas cervantinas en Castilla-La Mancha.

ADEMÁS: Esta editorial tiene una serie de colecciones con información detallada y actualizada de lugares de interés turístico, hoteles y restaurantes, y alojamientos rurales de España.

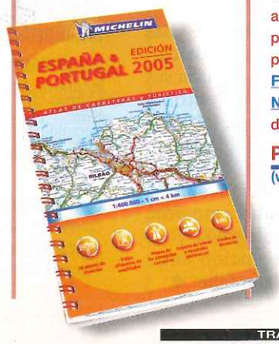
Título: Colección Rutas
Editor: El País-Aguilar
Cartografía: Mapa general de España con la localización de la ruta y planos del itinerario.
Formato: 14 x 23 cm
Nº de páginas: aprox. 240 por título.
Precios: de 19 a 24 €
(www.elpais.es)

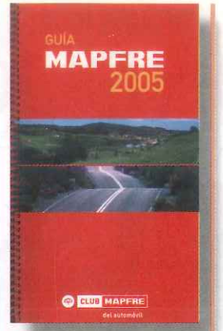
PARA SABER DE CLIMAS Y DE VINOS

LO MEJOR: Como dato característico, este atlas incluye información climatológica de las capitales de provincia y localización de las regiones vitivinícolas de España y Portugal. Ha cuidado especialmente su cartografía. Por medio de su mapa índice, se puede acceder, de forma rápida y sencilla, a la región que interesa visitar.

ADEMÁS: Preciso y actualizado, incluye 58 planos de ciudades y más de cien símbolos para localizar lugares de interés, recorridos pintorescos, puntos culturales y turísticos. Esta editorial distribuye otras ediciones, como el Mini Atlas de Carreteras, un Plano de Ciudades y una Guía Verde.

Título: Atlas de Carreteras y Turístico
Editor: Michelín
Cartografía: Mapas de carreteras de España y Portugal y 58 planos de ciudades.
Formato: 28,5 x 15,5
Nº de páginas: 155 + 34 desplegables.
Precio: 16,45 €
(www.viamichelin.es)





PARA AMANTES DE LA NATURALEZA

LO MEJOR: Dedica especial atención a los Parques Nacionales y Naturales de España. Para tal fin, además del Mapa de Carreteras, ha elaborado un exclusivo Mapa Mediombiental de España, identificando las áreas de paso habitual de fauna, con el objeto de servir de ayuda en la preservación de los espacios naturales y zonas protegidas.

ADEMÁS: Incluye una guía de viaje que abarca más de 1.500 pueblos y ciudades, con los mapas de acceso a las principales urbes y las direcciones de las gasolineras GALP. Igualmente, da información del conjunto patrimonial y artístico, y de las fiestas de cada lugar, con la dirección de la pagina web para ampliar datos.

Título: Guía Mapfre 2005
Editor: Club Mapfre del Automóvil/J de J Editores
Cartografía: Mapa de carreteras de España y Portugal y mapas de acceso a grandes ciudades; mapa medioambiental de españa.
Formato: 17 x 30 cm.
Nº de páginas: 400 + 30 desplegables.
Precio: 20 €
(www.mapfre.com)

VISIÓN CLARA DE LOS MAPAS

LO MEJOR: Esta guía hace especial énfasis en la presentación del mapa de carreteras, adaptado a la nueva nomenclatura de las carreteras. Sus 80 páginas desplegables, hacen que los mapas tengan una visión más clara y detallada, y la inclusión de 36.000 poblaciones de España y Portugal. Esta guía señala, además, la localización de 1.500 estaciones de servicio.

ADEMÁS: Se complementa con información turística sobre monumentos, espacios naturales, playas, compras, fiestas... de más de 500 poblaciones, y una reseña de más de 2.500 alojamientos y 3.000 restaurantes para todos los bolsillos.

Título: Guía Turística Everest 2005
Editor: Everest
Cartografía: Mapa de carreteras de España y Portugal y planos de acceso a todas las capitales de provincia.
Formato: 18,5 x 28,0 cm
Nº de páginas: 624 + 80 desplegables.
Precio: 25 €
(www.everest.es)





COCINA EN LA CARRETERA

LO MEJOR: Su mapa de carreteras de España y Portugal, actualizado a diciembre de 2004, describe al detalle una relación de restaurantes de todos los precios (con menús de 100 € o menores de 15 €) en más de 20.000 km. de carreteras. Cuenta con la supervisión de un especialista en gastronomía, Ignacio Medina, que facilita la búsqueda de los restaurantes al indicar el número de la carretera y el punto kilométrico.

ADEMÁS: Incluye una multitud de mapas-detalle, apéndices de Madrid y Barcelona y una guía de hoteles de las principales ciudades y pueblos de España. Incorpora la red de Estaciones de Servicio CEPSA en todo el territorio nacional. Anaya presenta otras ediciones, a veces en colaboración con CEPSA –como el Atlas Mapamax– otras en solitario, como Comer y Dormir y la Guía Viva.

Título: La Guía de Comer en carretera
Editor: Anaya Touring Club/CEPSA
Cartografía: Mapa de Carreteras de España y Portugal y planos de acceso a principales ciudades españolas.
Formato: 22,5 x 12 cm.
Nº de páginas: 644
Precio: 19,50 €

Concursos de Educación Vial en Parques Infantiles y Seguridad Vial en Ciclomotor

LOS CONDUCTORES DEL FUTURO



En Ávila se celebraron el XLI Concurso de Educación Vial en Parques Infantiles y el XXVII de Seguridad Vial en Ciclomotor. Alejandro Benavides (Ourense) y el equipo de Ávila, en Parques Infantiles, y Alberto Polo (Alpedrete) y el equipo de esta localidad madrileña triunfaron en Ciclomotor.



J. M. M.
Fotos: Jonathan MARTÍN.

Miles de niños de toda España se reunieron en Ávila para participar en la final de los concursos de Educación Vial en Parques Infantiles y de Seguridad Vial en Ciclcomotor que, cada año y desde hace 41 y 27 años, respectivamente, organiza la Dirección General de Tráfico (DGT).

Así, en Ávila, los días 21 y 22 de mayo, miles de chicos de toda España mostraron sus habilidades, conocimientos y evolución en materia de tráfico y seguridad vial, y el trabajo realizado a lo largo del año con sus profesores y los técnicos de la DGT. Por ello hubo emoción, nervios, bullicio, alegría... y alguna pequeña decepción entre los que tuvieron algún fallo. ◆

LOS GANADORES

XLI CONCURSO NACIONAL DE EDUCACIÓN VIAL EN PARQUES INFANTILES DE TRÁFICO

CLASIFICACIÓN INDIVIDUAL:
Primero: Alejandro Benavides (Ourense).
Segundo: Beatriz Rojo (Ávila).
Tercero: Isabel Olmedo (Ávila).

CLASIFICACIÓN POR EQUIPOS:
Campeón: Ávila
Subcampeón: Alpedrete (Madrid).
Tercero: Elche (Alicante).
Cuarto: Alcobendas (Madrid).
Quinto: Santa Pola (Alicante).
Sexto: Ourense.

XXVII CONCURSO NACIONAL DE SEGURIDAD EN CICLOMOTOR

CLASIFICACIÓN INDIVIDUAL:
Primero: Alberto Polo (Alpedrete. Madrid).
Segundo: Rubén Díaz (Lugo).
Tercero: Nereida Serrano Gómez (Elche. Alicante).

CLASIFICACIÓN POR EQUIPOS:
Campeón: Alpedrete (Madrid).
Subcampeón: Elche (Alicante).
Tercero: Alhama de Murcia (Murcia).

test

PRUEBA TEÓRICA DE CONTROL CONOCIMIENTOS

PARA LICENCIA DE CICLOMOTORES

32 PREGUNTAS DEL EXAMEN DE CONDUCIR

32ª ENTREGA

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

1 Como norma general, ¿qué velocidad máxima no podrá superar un ciclomotor cuando circule por las vías públicas?

a) 40 km/h
b) 50 km/h
c) 45 km/h

2 En los amaneceres y atardeceres, ¿debe encender las luces de su ciclomotor?

a) Sí.
b) No.



3 ¿Qué le indica el conductor del ciclomotor de la fotografía?

a) Que va a seguir de frente.
b) Que va a girar a la derecha.
c) Que va a detenerse.



4 En una intersección, ¿qué indica esta señal?

a) La obligación de ceder el paso a los vehículos que se acerquen por la vía transversal.
b) Detención obligatoria.
c) Calzada con prioridad de paso.



5 ¿Está permitido girar a la izquierda en el lugar indicado por esta señal?

a) No.
b) Sí.



6 El conductor del ciclomotor está adelantando al ciclista de la fotografía, ¿qué distancia máxima puede recorrer en paralelo?

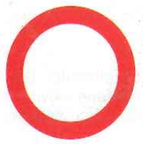
a) 150 metros.
b) 100 metros.
c) 200 metros.

7 Por autopista, ¿está permitida la circulación de ciclomotores?

a) No.
b) Sí.

8 Al girar con su ciclomotor para entrar en otra vía, Ud. encuentra peatones cruzando o con intención de cruzar. ¿Debe dejarles pasar?

a) No, salvo que haya peligro de atropello.
b) Sí, siempre, porque tienen preferencia de paso.
c) Sólo si cruzan por un paso para peatones señalizado.



9 Esta señal prohíbe...

a) Pasar sin detenerse.
b) Circular por la vía que señaliza.
c) Estacionar en el lado de la calzada en que está situada.



10 ¿Qué peligro indica esta señal?

a) Una subida con fuerte pendiente.
b) Pavimento en mal estado.
c) Un escalón lateral.

11 Como norma general, ¿está permitido cambiar el sentido de la marcha en un tramo de vía en el que está prohibido adelantar?

a) Sí.
b) No.

12 Cuando realice una parada con su ciclomotor, ¿cuánto tiempo puede mantener inmovilizado el vehículo?

a) Quince segundos.
b) Menos de dos minutos.
c) El tiempo que sea necesario, siempre que no abandone el vehículo.

13 Para avanzar más rápido con su ciclomotor de dos ruedas, ¿le está permitido zigzaguear entre los vehículos?

a) Sí, en detenciones prolongadas motivadas por el tráfico.
b) Sí, si hay espacio suficiente entre los vehículos y no sorprendo indebidamente a los conductores.
c) No, porque está prohibido.

14 Cuando se incorpore con su ciclomotor a una vía por la que ya circulan vehículos, ¿debe cederles el paso?

a) No.
b) Sí.



15 Esta señal indica la velocidad...

a) Máxima aconsejada
b) Mínima obligatoria.
c) Máxima permitida.



16 ¿Qué peligro próximo anuncia esta señal?

a) Un paso a nivel
b) Un puente móvil.
c) Un paso elevado.

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

17 **¿Cree Ud. que el cansancio o la fatiga del conductor influye negativamente en la conducción?**

a) No, esta circunstancia no influye en la conducción.
b) Sí, porque el conductor tarda más tiempo en reaccionar.
c) No, porque al estar cansado, el conductor es más prudente.



18 **Cuando se encuentre esta señal, ¿qué luces encenderá, al menos, en su ciclomotor?**

a) La luz de cruce.
b) La luz de posición.
c) La luz de posición o de cruce, indistintamente.

19 **Cuando se toma alcohol en cantidad superior a la permitida, el tiempo que el conductor tarda en reaccionar...**

a) Se altera, aumentando o disminuyendo, según las personas.
b) Disminuye.
c) Aumenta.



20 **Si el dibujo de los neumáticos de su ciclomotor ha desaparecido debido al uso, ¿debe sustituirlos?**

a) Sí, por otros en buen estado.
b) No, mientras no presenten cortes o deformaciones.
c) No, porque así el vehículo se desliza mejor y consume menos carburante.

21 **La licencia de conducción del ciclomotor, ¿debe renovarse periódicamente?**

a) No, porque tiene validez permanente.
b) Sí, según la edad del titular del documento.
c) Sí, todos los años.

22 **Durante la conducción, ¿es correcto regular el espejo retrovisor instalado en su ciclomotor?**

a) Sí, pero aprovechando cualquier detención.
b) Sí, es la forma más recomendable de regularlo.
c) No, Debe regularse siempre antes de circular y, a ser posible, en terreno llano y recto.



23 **¿Qué indica la marca amarilla pintada junto al borde de la calzada del dibujo?**

a) Nada, sólo delimita el borde de la calzada.
b) Que en ese lugar está prohibido parar y estacionar.
c) Que la vía está en obras.



24 **Esta señal, situada en una isleta, indica el lugar por el que...**

a) Se recomienda pasar.
b) Se debe pasar.
c) Está prohibido pasar.



25 **En una intersección, ¿qué indica la luz verde de iluminada en un semáforo circular?**

a) Que está permitido pasar, pero cediendo el paso a los vehículos que se acerquen por la vía transversal.
b) Que se debe extremar la precaución.
c) Que está permitido el paso con prioridad.

26 **Circulando con su ciclomotor, Ud. recibe una llamada por el teléfono móvil. ¿Puede contestar la llamada si para ello debe utilizar las manos?**

a) No.
b) Sí.

27 **Usted se dispone a ayudar en un accidente de circulación en el que hay un herido que está consciente y otro inconsciente. ¿A cuál de ellos atenderá en primer lugar?**

a) Al herido consciente, siempre.
b) Al herido consciente, si se queja de dolor.
c) Al herido inconsciente, siempre.



28 **En este dibujo, el agente mueve el brazo alternativamente de arriba abajo. ¿Qué indica a los conductores que se acercan por el lado del brazo que está moviendo?**

a) Que deben girar hacia ese lado.
b) Que deben detenerse.
c) Que deben disminuir la velocidad.



29 **Esta señal...**

a) Obliga a seguir de frente.
b) Indica una calzada de sentido único.
c) Prohíbe circular en la dirección indicada.

30 **El pasajero que viaja en un ciclomotor de dos ruedas, ¿en qué posición debe colocarse?**

a) A horcajadas.
b) De lado.
c) A horcajadas o de lado, indistintamente, siempre que vaya bien sujeto.

31 **De noche, ¿le está permitido circular con su ciclomotor arrastrando un remolque?**

a) Sí,
b) No.



32 **Esta señal indica...**

a) La proximidad de un puente móvil.
b) La entrada a un túnel.
c) El comienzo de una autopista.

SOLUCIONES AL TEST

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



Fomento presenta un Plan para erradicar casi 2.000 pasos a nivel hasta el 2012

CON LOS PASOS CONTADOS

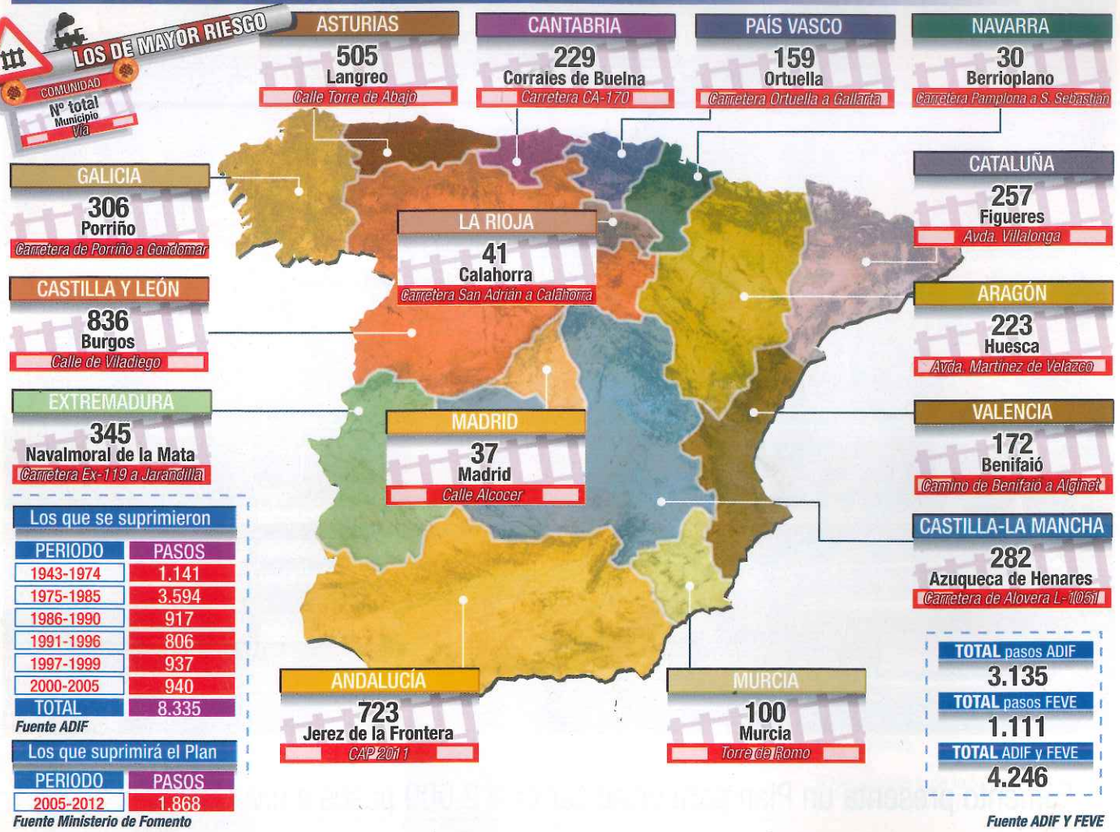
Néstor NORMA
Infografía: Javier IBÁÑEZ

Los pasos a nivel tienen su muerte anunciada. Para mejorar la seguridad, serán reemplazados por pasos subterráneos o aéreos. Antes de 2012, el Plan de Seguridad en Pasos a Nivel del Ministerio de Fomento invertirá 1.420 millones de € en suprimir el 50% de los 3.737 pasos a nivel de la red ferroviaria estatal en servicio.

La figura histórica del guardabarreras que bajaba manualmente la barrera para indicar que iba a pasar un tren, prácticamente se ha extinguido. Sólo quedan en todo el territorio nacional unas seis barreras manuales. Estas han sido progresivamente remplazadas por barreras automáticas o por señales luminosas y acústicas, que se adaptan a



PASOS A NIVEL EN ESPAÑA



Los que se suprimieron	
PERIODO	PASOS
1943-1974	1.141
1975-1985	3.594
1986-1990	917
1991-1996	806
1997-1999	937
2000-2005	940
TOTAL	8.335

Fuente ADIF

Los que suprimirá el Plan	
PERIODO	PASOS
2005-2012	1.868

Fuente Ministerio de Fomento

TOTAL pasos ADIF	3.135
TOTAL pasos FEVE	1.111
TOTAL ADIF y FEVE	4.246

Fuente ADIF Y FEVE

las clases de protección que establece la nueva normativa, pero que siguen teniendo unos niveles de peligrosidad altos. Los dos muertos arrollaron con sus vehículos en sendos pasos sin barreras en la N-400 (Cuenca) y en Lazuella (Huesca) han vuelto a poner de actualidad la peligrosidad de estos pasos. Por eso el Ministerio de Fomento ha puesto en marcha un Plan de Seguridad con estos objetivos: incrementar la seguridad vial y ferroviaria, y reducir la actual media de 30 accidentes anuales que se producen en los pasos a nivel. Según datos de la DGT, en el año 2003 se produjeron un total de 33 accidentes, 28 en zona urbana y 5 en carreteras, que produjeron 44 heridos heridos, entre graves y leves. En el 2002 hubo 3 muertos y 10 heridos graves, y en el año anterior, 2 muertos y 7 heridos graves.

EVOLUCIÓN HISTÓRICA. Este número de víctimas llevan a una desaparición progresiva de los pasos a nivel, algo que marca la ley y lo demuestra su evolución histórica. El Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) señala expresamente

NUEVOS CRITERIOS

Actualmente, la norma obliga a eliminar los pasos a nivel por donde pasan trenes a una velocidad igual o mayor de 160 km/h y que tienen un AxT –dato que surge de multiplicar el número de automóviles por el número de ferrocarriles que pasan por el paso– igual o mayor a 1.500.

El Plan de Seguridad, por su parte, propone nuevos criterios en base al historial de accidentes del paso, la visibilidad, el tipo de protecciones que cuenta y la velocidad de paso de los trenes. Con estos nuevos parámetros –que establecen tres niveles de riesgo: mayor, medio y menor– han quedado en el punto de mira de Fomento 410 pasos, calificados de alto riesgo, y que serán los primeros en desaparecer en el primer cuatrienio (2005-2008). No obstante, el Plan se propone para el 2012 eliminar un total de 1.931 pasos a nivel, cifra que incluye los de riesgo mayor y medio, y mejorar los sistemas de protección en los restantes.



que no pueden construirse nuevos pasos a nivel y que, en todo caso, *"deberán realizarse a distinto nivel"* (subterráneos o aéreos). En cuanto a su evolución histórica, la eliminación de pasos con guadabarreras y pasos particulares indican el cambio sociológico de España. Si en diciembre de 1974 había un total de 10.360 pasos a nivel (casi la totalidad con guardabarreras o particulares), diez años después se contabilizaban 6.766 y en diciembre de 1997 su número había caído a 4.362. Finalmente, cuando se hizo el inventario para elaborar el Plan de Seguridad, se detectaron 3.737 pasos de titularidad pública de los cuales, como ya se ha dicho, en 2012 se habrán suprimido más de la mitad.

NUEVOS CRITERIOS. La norma obliga a eliminar los pasos a nivel donde pasen trenes a 160 km/h o más y que tengan un AxT –que surge de multiplicar el número de automóviles por el de ferrocarriles que pasan por el paso– igual o mayor a 1.500.

El Plan de Seguridad que Fomento pone en marcha propone nuevos criterios en base al historial de accidentes del paso, visibilidad, tipo de protecciones y velocidad de paso de los trenes. Con estos nuevos parámetros –que establecen tres niveles de riesgo: mayor, medio y menor– quedan en el punto de mira de Fomento 410 pasos, calificados de "alto riesgo", y que serán los primeros en desaparecer entre 2005 y 2008. No obstante, el Plan se propone eliminar 1.931 pasos a nivel para 2012, incluidos los de riesgo mayor y medio, y mejorar los sistemas de protección en los restantes.

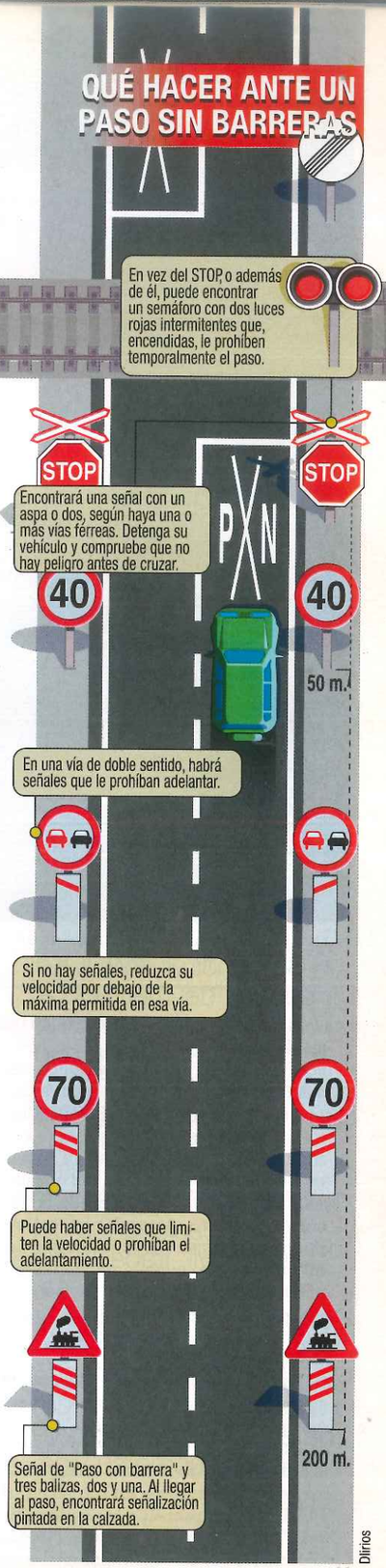
"Tendremos que adaptar los nuevos criterios a la situación existente, porque, hasta ahora, para eliminar un paso nos basábamos en la velocidad y el AxT, y con este criterio es con el que hemos actuado en la supresión de 1.274 pasos a nivel que gestiona ADIF", afirma José Miguel García Inés, gerente de Pasos a Nivel de ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias). Después de la última reestructuración, RENFE es la entidad operadora que vende servicios, mientras ADIF gestiona las infraestructuras. FEVE (Ferrocarriles de Vía Estrecha) –que opera en Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco, Castilla y León y Murcia–, cuenta con 1.111 pasos a nivel con diferentes niveles de protección (guardabarreras, barreras o semibarreras automáticas, señales fijas, señales luminosas y sonoras) de los que algunos están en proceso de supresión o mejora.

ANTES DE 2012 SE HABRÁN SUPRIMIDO LA MITAD DE LOS 3.737 PASOS DE TITULARIDAD DEL ESTADO

NEGOCIACIÓN Y CONSENSO. Suprimir un paso a nivel requiere negociaciones donde participan no sólo los titulares del ferrocarril (ADIF y FEVE), sino ayuntamientos, diputaciones, Comunidades Autónomas –propietarios del vial o terrenos por donde pasa el tren–. *"Hay una negociación continua, y mucho más si hay que expropiar el terreno o hacer un proyecto de protección ambiental. Desde que se decide la supresión del paso y se consigue el consenso hasta la adjudicación y la ejecución de las obras, el proceso puede durar hasta seis años"*, señala el gerente de Pasos a Nivel de FEVE, José Antonio Laherrán. ◆



Paul Alan PUTNAM

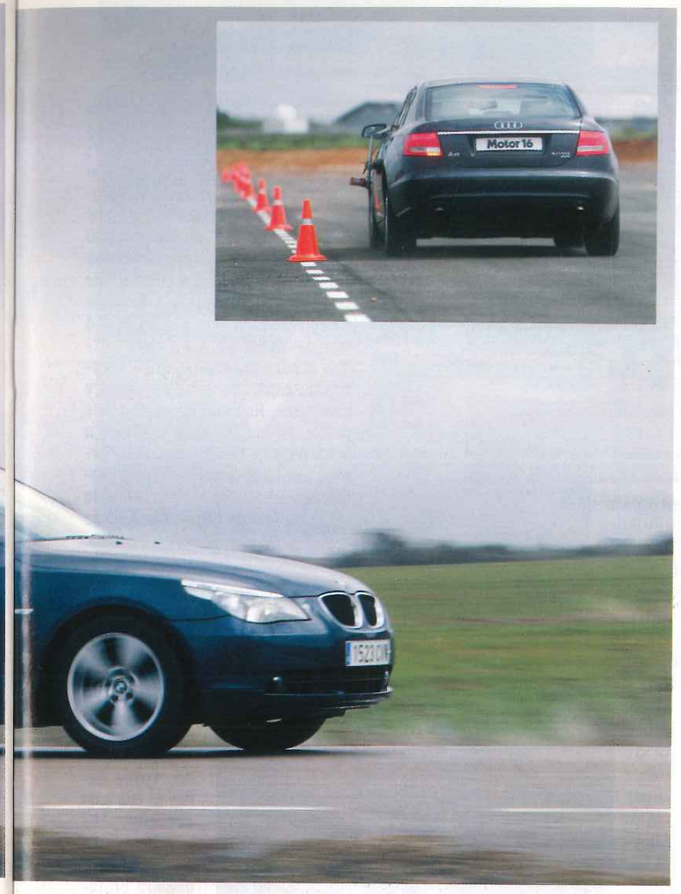


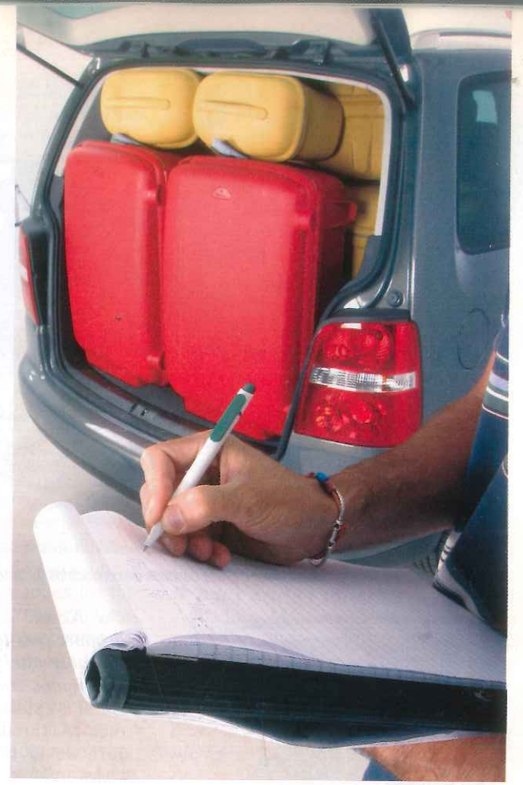
Dirios

Los periodistas-probadores que examinan los coches antes de que usted los compre

"CATEDRÁTICOS" DEL AUTOMÓVIL







➤ *Los periodistas del motor toman las medidas interiores y exteriores de los vehículos, incluida la capacidad del maletero.*

Se conocen todos los coches del mercado al dedillo: virtudes, defectos... Cada uno analiza más de 500 al año, de los más sofisticados a los normalitos. Estos 'catedráticos' apasionados del automóvil, trabajan sin horario y lejos de casa, siempre contrarreloj para contar al lector lo último del modelo que quizá quiera comprar. "Tráfico" ha estado con ellos para saber cómo su vida.

Carlos NICOLÁS FRAILE
Infografía: Dlirios. Fotos: Auto y Diésel, Autopista, Coche Actual y Motor 16

Varios meses antes de que un coche nuevo llegue al mercado, los periodistas del motor ya tienen un primer contacto con el vehículo. En un primer momento, simplemente lo ven, lo tocan, a veces los conducen durante un tiempo limitado y dan los primeros avances a sus lectores, que quizá ya esperan la opinión de los expertos para decidirse por uno u otro modelo. Pero es sólo unas semanas antes de que un nuevo modelo llegue al mercado, cuando esos periodistas pueden conducirlos durante unos días para analizarlos en profundidad. Cuando hacen sus recorridos por carreteras que conocen al detalle, los probadores pueden decir realmente "este coche es así". "Trafico" ha acompañado a cuatro periodistas del motor durante varias jornadas de trabajo para ver qué hacen estos sabios del motor antes de contar cómo es un coche en sus revistas.

Una vez que las marcas dejan sus 'criaturas' a estos periodistas, se pone manos a la obra una parte de la redacción: un equipo de personas se dispone a analizar concienzudamente el coche. Primero, estudian la equipación y toman las medidas más útiles para el usuario, como la distancia del asiento a los pedales, la capacidad del maletero o el espacio que hay para las caderas en los asientos traseros. Después vienen dos sesiones de fotos. Una en el estudio, donde sacan los detalles interiores como volante, maletero (en un rincón hay una colección de maletas de colores), relojes, palanca de cambios, asientos...; además, justo al lado del estudio se encuentra un taller, pues uno de los 'exámenes' al coche es, tras conducirlo durante 50.000 kilómetros, desmontar todas las piezas del motor –que se fotografían– para, posteriormente, montarlas otra vez. La otra sesión de fotos tiene que ser de día y con buen tiempo porque es al aire libre, en escenarios naturales como presas, carreteras de montaña o circuitos. El fotógrafo suele elegir el sitio –debe tomar en cuenta la 'filosofía' del coche, la estación del año, buscar carreteras con poco tránsito...–, y esperar a que el conductor haga varias pasadas. *"El coche tiene que ser el protagonista absoluto de la foto"* dice Javier Martínez, fotógrafo del semanario del motor "Autopista" desde hace 15 años. Normalmente, las fotos están listas en una sesión y el entendimiento fotógrafo-probador, en contacto a través de un "walkie", es fundamental en estas sesiones.

"CON LOS OJOS CERRADOS, SÓLO OYENDO EL MOTOR, ABRIENDO UNA PUERTA O POR EL OLOR SABRÍA QUÉ COCHE ES" ANDRÉS MÁS *(MOTOR 16)*

"FERRARI, LO MAS"

"¿Cuál es el mejor coche que has conducido nunca?" **es una de las preguntas que más oyen los probadores. Ellos responden que es imposible saberlo, porque hay vehículos para todas las necesidades. Y aunque no se 'mojan' eligiendo un coche, sí cuentan algún momento especial. Para Pedro Martín fue ponerse al volante de un Ferrari 360 serie limitada con el motor 'tocado'** ***"para que suene más"***. **Para Andrés Más, una de las mejores sensaciones ha sido** ***"oir el motor de un Ferrari descapotado por el túnel de Mónaco, donde pasan los Fórmula-1"***. **Igual piensa Jesús Aguado:** ***"Un Ferrari es otra cosa, es la máxima expresión de un coche"***.



➤ *Andrés Mas prueba coches desde hace más de 20 años.*

DATOS TÉCNICOS. Después, el coche va al banco de potencia, una especie de garaje donde se hace un diagnóstico del rendimiento mecánico: el motor se acelera a tope, las ruedas motrices giran a toda velocidad sobre unos rodillos –imposible hablar con tanto ruido– y un ordenador facilita las cifras reales de potencia, que normalmente son más altas que las del fabricante. A continuación, hay que estudiar el 'comportamiento dinámico' en un circuito, siempre sin lluvia y con el asfalto seco. Hoy el viento ha soplado fuerte durante toda la mañana, algo normal aquí, según me dicen, aunque *"es mucho peor en verano, con 40 grados"*. En este lugar se miden las prestaciones (aceleraciones, recuperaciones y frenadas) y, si son necesarias, se realizan las pruebas de seguridad en movimiento, como la del alce, de frenada, etcétera (ver infografía). *"Con los datos técnicos sabemos casi al 100% cómo es el coche"*, asegura Raúl Roncero, jefe de pruebas de la revista "Co-



➤ *Algunos coches se desmontan pieza a pieza después de conducirlos durante 50.000 kilómetros.*



¿QUÉ HACES CON ESTE COCHE?

Por su trabajo, los periodistas del motor han vivido algunas situaciones 'poco corrientes': conductores que los persiguen y chocan por quedarse mirando, propuestas de 'te lo cambio' o depósitos de combustible con reserva para 300 metros. Para el reportaje del coche del siglo, uno de ellos se disfrazó de cura y pidió donativos al volante de un Porsche 911. Otro probador pasó miedo –*"pensé que iba a morir"* afirma– conduciendo un pequeño deportivo descapotable entre camiones y autobuses. Han sufrido explosiones dentro del habitáculo, han estado a punto de volar por los aires en deportivos que pierden combustible a borbotones en marcha y han conducido algún modelo de Lada, Tata o Dacia que, literalmente, se caía a pedazos. En una ocasión, un periodista trabajaba con un Audi TT flamante a punto de salir al mercado. De pronto, un descapotable frena chirriando ruedas, se acerca y su conductor le interroga visiblemente enfadado: *"¿Qué haces tú con este coche?"*. *"Es mío"*, contesta asombrado nuestro protagonista. *"¿Cómo es posible que tengas este coche si yo soy el segundo en la lista de espera?"*. Una pregunta que le dejó la broma en bandeja: *"Es que yo soy el primero"*.



➤ *Jesús Aguado (AUTOPISTA), con el autor del reportaje.*

che Actual". *"El centro técnico nos proporciona toda esta información para hacer nuestra prueba particular. No podríamos trabajar sin él"*, explica Andrés Más, redactor-jefe de la revista "Motor 16". No se les escapa ni un detalle: si es buena o no la posición de los pedales, cómo es el cambio de marchas, la dureza de la suspensión o tacto de la dirección; ni siquiera una imperceptible (para este redactor) vibración del volante de un último modelo de Volkswagen Passat que están probando hoy. *"Con los ojos cerrados, sólo oyendo el motor, cerrando una puerta o por el olor, sabría qué coche es"* asegura Más. Cuanta más información tengan, mejor. De hecho, el resultado final de la prueba es un 'consenso' entre seis o siete personas que han conducido el coche; así captan más información de diferentes formas de conducir y de acompañantes altos, bajos, jóvenes o más mayores. Los niños, por ejemplo, son una fuente de información importante, porque se fijan en muchos detalles de la parte de atrás, como portaobjetos o reposavasos. Estas revistas analizan una enorme cantidad de parámetros distintos y todos los datos están muy comprobados, porque, como dicen los probadores, conscientes de que son la mejor referencia para muchos compradores y aficionados a los coches, *"no nos la podemos jugar ni con los lectores ni con las marcas. Hay que ser súper riguroso"*.



A 80 KM/H, TODOS LOS COCHES VAN MUY BIEN; SEGÚN VAS SUBIENDO LA VELOCIDAD, COMPRUEBAS QUE UNOS COCHES VAN BIEN Y OTROS, NO TANTO", JESÚS AGUADO *(AUTOPISTA)*

Con todos estos datos técnicos en la mano, le toca al probador montarse en el coche, hacer su recorrido y utilizar las horas que tiene al volante con miles de coches para analizar a fondo el comportamiento del coche en carretera, cómo se comporta en una curva cerrada, cómo frena... Todo para sacar sus conclusiones. Pero es necesario algo más: *"creo que la sensibilidad del probador la da la experiencia, pero también tiene que gustar"*, afirma Raúl Roncero. Lo confirma Jesús Aguado, jefe de pruebas de 'Autopista': *"Nos gustan los coches desde pequeñitos, el Scalextric... Ves un coche por la calle y te asomas"*.



➤ *Raúl Roncero, jefe de Pruebas de "Coche Actual".*

"ANTES ERA UN INFIERNO". Ciertamente, las carreteras y los coches han cambiado mucho. *"Salir de viaje hace veinte años era un infierno"*, coinciden Aguado y Más, mucho más cansado y peligroso que ahora. *"Los coches han evolucionado una barbaridad* –dice Pedro Martín, director de "Auto y Diesel"–. *Hace años, los coches te daban muchos sustos cuando llovía. Es increíble como ahora te perdonan los errores". "La electrónica en los coches salva muchas vidas* –comenta Andrés Más–. *Antes era más fácil sacar defectos a un coche"*. Raúl Roncero da un dato significativo: *"Hace*



LAS PRUEBAS QUE HACEN

Los Centros Técnicos de las revistas del motor realizan una serie de pruebas de rendimiento mecánico y de comportamientode los coches.

BANCO DE POTENCIA

Con las ruedas motrices girando sobre unos rodillos, se revoluciona el motor al máximo y un sistema electrónico calcula:

1 CURVA DE POTENCIA. Es la magnitud que mejor define el motor, la potencia es lo que notamos al pisar el acelerador.

2 CURVA DE PAR MOTOR. Nos dice el par que rinde el motor a cada régimen de revoluciones; es decir, dónde funciona mejor o peor.

3 VELOCÍMETRO. Comparándolo con un ordenador, se averigua si el velocímetro tiene margen de error.



PRESTACIONES Pruebas en movimiento, con buen tiempo y en suelo seco.

1 ACELERACIÓN. Prueba de potencia que mide el tiempo necesario para recorrer una distancia o alcanzar cierta velocidad desde cero.

2 FRENADA. A una velocidad entre 60 y 140 km/h, se frena a fondo y el ordenador cuenta los segundos y metros necesarios para detenerlo.



Con estos datos obtienen el 80% de la información para 'conocer' un coche. Sólo falta ponerlo en la carretera.

3 RECUPERACIONES. Desde 40 km/h en cuarta se acelera a fondo hasta recorrer cierta distancia o alcanzar determinada velocidad.

4 CONSUMO. El "correvit" o un recorrido por carretera y ciudad proporcionan los consumos de combustible en condiciones reales.

5 SONORIDAD. Un dispositivo llamado sonómetro mide los niveles de ruido dentro del coche, desde al ralentí hasta las revoluciones máximas.

COMPORTAMIENTO DINÁMICO

Son pruebas de seguridad complejas y requieren a habilidad y experiencia de especialistas del motor.

PRUEBA DEL ALCE. Entrada por un pasillo de conos a 70 km/h y doble esquiva (volante y contravolante) para evitar un obstáculo.

2 ESLALOM. A unos 60 km/h, se conducen unos cientos de metros entre unos conos en línea para comprobar la estabilidad del vehículo.

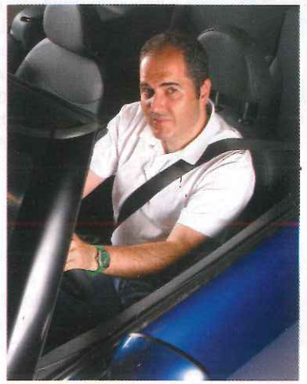
3 FRENADA. Se hacen frenadas con y sin ABS, sobre asfalto seco, helado o con diferentes neumáticos para comparar las distancias.





➤ *Las fotos en estudio suelen destacar detalles del interior como sillones, cuentarrevoluciones, velocímetro...*





➤ *Pedro Martín, director de "Auto y Diesel".*

"TENEMOS UN ÁNGEL DE LA GUARDA QUE TRABAJA MUCHO. ESTAMOS TODO EL DÍA EN LA CARRETERA Y NUESTRA SINIESTRALIDAD ES CERO"

diez años, un coche pesaba 900 kilos; ahora pesa 1.300; esa diferencia es en seguridad y confort".

Naturalmente, la profesión del probador también ha cambiado. Ahora hay más coches, presentaciones, pruebas... tanta información que desborda. De hecho, antiguamente un coche ocupaba en las revistas el espacio que ahora 'llenan' cuatro. No en vano cada semana entran alrededor de quince automóviles en una redacción. Así, un equipo de pruebas de diez personas hace más de un millón de kilómetros al año.

DEMASIADOS VIAJES. Y como hay más vehículos, también se realizan más presentaciones. En 2004, ese mismo equipo de diez probadores tuvo que asistir a un total de 450 presentaciones de coches, nacionales e internacionales, que muchas veces coinciden con fechas señaladas. *"Deje de ir al salón de Detroit durante un par de años cuando mi hijo era pequeño, porque coincidía con el día de Reyes"*, dice Andrés Más. Pedro Martín, director de "Auto y Diesel", cuando le dicen eso de *"¡Qué bien vivís! Todo el día viajando"*, explica que si va a una presentación, por ejemplo en Finlandia, debe tomar un avión de madrugada, probar el coche durante 100 kilómetros, tomar nota de la novedades y tomar otro avión de vuelta para llegar a casa *"completamente derrotado"*. Y no sólo les afecta a ellos: *"La familia protesta por las ausencias* –cuenta Aguado, que se lo toma con humor–, *aunque se van alegrando con los años"*. Pero los probadores también tienen salidas agradables, presentaciones que se salen de lo habitual, como los viajes a Laponia (Suecia) para conducir por carreteras heladas o recorridos en todoterreno por Marruecos.

PRUEBAS SIN RIESGO. *"En nuestros recorridos hacemos una conducción normal y, según subes la velocidad, compruebas que unos coches van bien y otros, no tanto* –afirma Jesús Aguado–, *pero en ningún caso vamos de carreras"*. Los probadores tienen sus propios argumentos sobre las limitaciones de velocidad, pero trabajan en la carretera, ven muchos accidentes y saben que la la combinación de velocidad con distracciones o alcohol es fatal. *"Cuando conduzco, mantengo una burbuja a mi alrededor, procuro huir del riesgo y del peligro"* explica Raúl Roncero. Por supuesto, siempre conducen con el cinturón de seguridad y no entienden que todavía haya gente que no lo utiliza: *"Es un acto reflejo, me pongo el cinturón aunque sea para mover un coche de sitio"*, afirma Jesús Aguado. A pesar de que son conductores expertos, tienen roces y golpes, como todo el mundo, gajes del oficio, pero, afortunadamente, ninguno recuerda compañeros heridos en accidente de circulación. *"Tenemos un ángel de la guarda que trabaja mucho* –dicen–. *Estamos todo el día en la carretera y nuestra siniestralidad es cero"*. ◆

"LAS MARCAS INTENTAN PRESIONAR"

Las 'presiones' de los fabricantes de coches que quieren, lógicamente, buenas críticas de sus coches pueden ser uno de los problemas para los especialistas del motor, aunque ellos parecen tenerlo muy claro: *"Todas las marcas intentan presionar* –dice Jesús Aguado–. *Ningún producto es 100% excelente y cuando criticas algo y te 'mandan callar' es que lo estás haciendo bien"*. Normalmente, los fabricantes ponen a los periodistas coches muy 'afinados' con equipamiento completo para causar buena impresión. *"Estas cosas se cuentan a los lectores, que has conducido un coche con neumáticos mejores que los de serie, o que viene con el ESP de opción"*, dice Pedro Martín. *"Muchas veces somos nosotros los que pedimos la versión básica"*



Varios expertos recomiendan unos ejercicios antes de 'pasarse' a la moto

➤ *Mediante varios tipos de eslálom, los motoristas novatos aprenden a mejorar su estabilidad.*

DEL COCHE A LA MOTO CON SEGURIDAD

Muchos conductores están aprovechando las ventajas de la motocicleta para moverse más cómodamente. Es una época propicia y si está pensando en unirse a la "fiebre" de las dos ruedas, les ofrecemos los consejos prácticos para empezar a circular seguro.

Carlos NICOLÁS FRAILE
Foto: Paul Alan PUTNAM
Infografía: DPI Comunicación

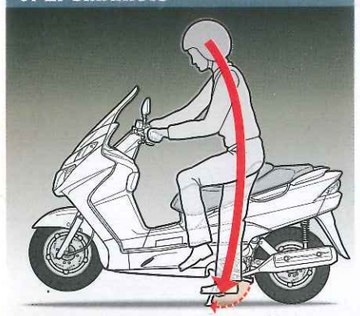
Coche y moto con un sólo permiso. Desde octubre, un decreto permite pilotar motocicletas hasta 125 c.c. a cualquier conductor con al menos tres años de antigüedad en el permiso B, sin examen previo. Los efectos de esta convalidación han sido inmediatos y en pocos meses ha habido un aluvión de matriculaciones, unas 118.000 motos desde octubre de 2004 a mayo de 2005 por las 50.000 escasas del mismo período un año antes. Según la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (ANESDOR), en lo que va de año, las matriculaciones de motos hasta 125 c.c. casi se han quintuplicado: en los cuatro primero meses de 2004 se vendieron 5.524 motos y en el mismo período de 2005, 25.516; sólo en abril, casi siete veces más: de las 1.300 del pasado año a 9.041 este año. "Este crecimiento tan grande es debido a la posibilidad de conducir motos con el B, pero también por la utilidad de las motos ligeras para resolver problemas del tráfico urbano", asegura José Franqueira, secretario general de ANESDOR, quien, al mismo tiempo, reconoce que "es un vehículo más vulnerable y requiere mentalización del conductor".

Parece claro que muchos conductores de coches se han dejado 'seducir' por las ventajas de la moto –ágil, ocupa poco espacio, consume menos...– y han aparcado el coche para ciertos desplazamientos, sobre todo urbanos. Estos nuevos conductores de moto son los "ciudadanos de seis ruedas", como los llama José Franqueira: personas que completan sus trayectos con la moto. El

EJERCICIOS PARA CONDUCIR UNA ESCÚTER

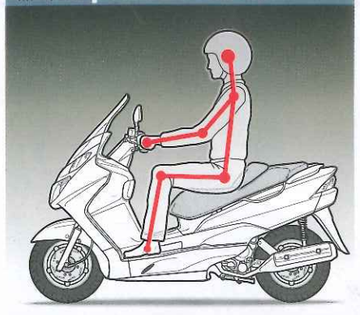
Antes de empezar a circular en moto, es conveniente practicar una serie de ejercicios para mejorar nuestra habilidad con la escúter. Por supuesto, siempre en un lugar apartado del tráfico y mucho mejor si nos asesora un experto.

1. El caballete



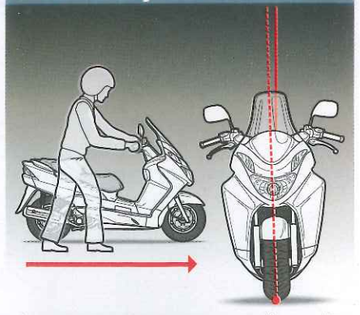
Primero aprendemos a poner el caballete utilizando nuestro peso corporal para no hacer esfuerzos extra, no es necesario 'tirar' de la moto.

2. Una postura correcta



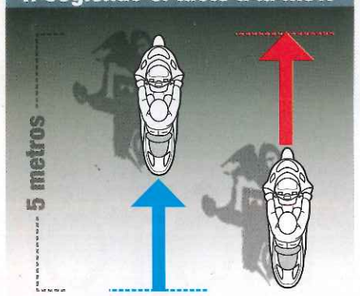
Subimos y bajamos para aprender la postura correcta: sentados cómodamente, hombros relajados y llegando perfectamente a los mandos.

3. Andando junto a la moto



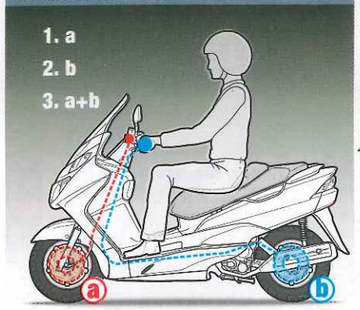
Con el motor parado, andamos en línea recta junto a la moto sujetándola por el manillar e inclinádola ligeramente hacia nosotros. Repetimos el ejercicio pero andando en círculos.

4. Cogiendo el tacto a la moto



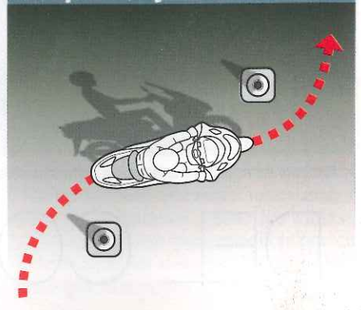
Aceleramos y frenamos en pequeños tramos rectos de 5 metros, que luego podemos ampliar a 10 y 15 metros, para ir cogiéndole el 'tacto' a la moto.

5. La frenada



Para practicar la frenada, en marcha accionamos el freno delantero; después el trasero y, por último, ambos a la vez.

6. Equilibrio y maniobrabilidad



Muy despacio, hacemos un 'eslálom' con una hilera de conos (un cono cada dos pasos) u otro objeto. Así ejercitamos nuestro equilibrio y capacidad de maniobra.

(Fuente: DGT, RACE y Escuela de conducción TAC).

gran inconveniente, todos lo sabemos, es la vulnerabilidad anteriormente mencionada: si hay algún problema, el motorista sufre todas las consecuencias porque no hay carrocería que lo proteja.

CONDUCIR CON LA CABEZA. Precisamente por esto y un cierto desconocimiento del vehículo, para circular en moto es necesario hacerlo aún con mayor precaución si cabe. Por eso, todos los expertos coinciden en la necesidad de 'habituarse' al vehículo antes de salir a la carretera. "Una moto hay que conducirla con la cabeza, nunca con el corazón", afirma Manuel Acosta –responsable de Formación de la Dirección General de Tráfico (DGT)– que circula en moto a diario. Él cree que, antes de subir a una moto y empezar a circular, es necesario adquirir equilibrio y manejo con las prácticas habituales de los motoristas. Por ejemplo, colocar correctamente el caballete –usando el propio peso corporal– o practicar el equilibrio andando en círculos junto a la moto e inclinándola suavemente hacia nosotros. Con este último ejercicio, si apretamos el freno delantero, aprenderemos además por qué no se debe frenar en una curva. "La moto 'incita' a correr, acelera mucho y da sensación de libertad de movimientos –dice Acosta–. Por eso, su conductor tiene que ser más sensato y saber qué lleva entre manos".

Pedro Arnella, subdirector de la escuela de conducción TAC, también recomienda practicar con los frenos y el acelerador en los primeros contactos con el vehículo, empezando a baja velocidad. Para circular, Arnella aconseja no 'colarse' entre los coches, pues la moto es poco ágil a baja velocidad. Y, muy importante, conducir siempre bien protegido: el casco por supuesto, pero también guantes para evitar abrasiones.

Ernesto Nava, director de la Escuela de Conducción del Real Automóvil Club de España (RACE), distingue dos perfiles de alumno en los cursos de iniciación a escúter –moto sin embrague, sólo freno y acelerador– que el RACE imparte desde junio: hombres y mujeres de 25 a 40 años que tienen el 'B' y chicos cuyos padres les 'obligan' a hacer el curso para que circulen seguros. "Explicamos la importancia de las protecciones, el casco, la visión y los neumáticos –dice Nava–; pretendemos enseñar a los alumnos a que no se caigan entre los coches, a mejorar sus habilidades y técnica de manejo". Para conseguirlo, realizan varios tipos de eslálom (largos cortos, el línea o tipo esquí) para ganar estabilidad, y ejercicios de frenada con los frenos delante, trasero o ambos.

Por su parte, José Miguel Báez, presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas Españolas (CNAE), llega más allá: "Sería necesario al menos un examen práctico, porque un coche y una moto son dos cosas muy distintas, dos formas de conducir diferentes". En esa línea, Báez recomienda a los motoristas que sean "conscientes, conozcan sus propias limitaciones y se preocupen de hacer un pequeño curso o tomar unas clases en la autoescuela, como está haciendo mucha gente que se beneficia del canje pero no las tiene todas consigo". ◆

EN LOS CUATRO PRIMERO MESES DE 2004 SE VENDIERON 5.524 MOTOS Y EN EL MISMO PERÍODO DE ESTE AÑO, 25.516

MINIMOTOS: PROHIBIDAS EN LA VÍA PÚBLICA



Aunque existen desde hace tiempo, últimamente se ven más que nunca. Las 'mini-bikes' son como de modelismo pero pueden llegar a los 70 km/h. De hecho, como explica Ernesto Nava, nacieron para la competición –*"pilotos del mundial de motociclismo empezaron aquí"*–, así que le parece *"absurdo que alguien utilice una minimoto para circular por la calle"*. Aún así, es posible que usted haya visto alguna por la calzada o incluso sobre la acera de alguna calle. Lo cierto es que la conducción de este 'juguete' fuera de los circuitos de carreras puede ser un peligro por su escaso tamaño y alta velocidad, y es motivo de sanción para el conductor, pues este tipo de vehículos tiene prohibida la circulación por la vía publica, simplemente porque carecen de autorización y no están matriculadas.



Circulando en moto, es fundamental llevar siempre el casco puesto y abrochado.

LAS 3 MÁS VENDIDAS
(enero-abril 05)

Estas son las tres motos 'ligeras' (hasta 125 c.c.) más vendidas en los cuatro primeros meses del año, según datos de ANESDOR

1. SUZUKI BURGMAN 125



Motor: Monocilíndrico de 4 tiempos
Cilindrada: 124 c.c.
Peso en vacío: 149 kg
Depósito: 10 litros
Plazas: 2
Precio: 3.160 €

info.suzuki.es

2. PIAGGIO X9 125



Motor: Monocilíndrico 4 tiempos
Cilindrada: 124 c.c.
Peso en vacío: 166 kg
Depósito: 14,5 litros
Plazas: 2
Precio: 3.390 €

www.piaggio.com

3. HONDA SH 125 SCOOPY



Motor: Monocilíndrico de 4 tiempos
Cilindrada: 125 c.c.
Peso en vacío: 127 kg
Depósito: 7,5 litros
Plazas: 2
Precio: 3.199 €

www.honda.com

MOTORISTA, NO OLVIDE...

1 El casco más que obligatorio, es necesario: salva vidas. Siempre puesto y abrochado.

2 Cumpla las normas, mantenga la disciplina de carril y olvide los zigzags entre los coches.

3 La gravilla, la tierra o la pintura sobre la calzada pueden ser muy resbaladizas. Ojo donde pone el pie en las detenciones.

4 Es bueno llevar indumentaria adecuada, que transpire y proteja del frío y las quemaduras del sol.

5 Preste atención extrema a los coches estacionados, sobre todo si hay niños dentro: se puede abrir una puerta en cualquier momento.

6 Una moto requiere doble anticipación, es siempre el vehículo más débil.

7 Cuidado con los pasos a nivel y las líneas de tranvía: mejor atravesarlos lo más perpendicular posible.

8 El centro del carril es el lugar idóneo para circular. Además, así no invita a adelantar donde no se puede.

Y SI VA EN COCHE...

1 Respete a las motos, igual que a los demás, pero piense que el más leve roce puede ocasionar daños irreparables.

2 Manténgase siempre alerta: una moto es un vehículo ágil que puede 'colarse' por cualquier sitio.

ASI ES LA MORBILIDAD DE LOS ACCIDENTES DE TRAFICO EN ESPAÑA

Entre 2000 y 2004, la Dirección General de Trafico (DGT) ha llevado a cabo el Estudio Multicéntrico sobre Morbilidad derivada de los Accidentes de Tráfico en España cuyo objetivo final es conocer y cuantificar la morbilidad producida por dichos accidentes en los heridos que son atendidos en centros hospitalarios de España.

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

En el estudio se realiza un doble análisis. En primer lugar, un estudio transversal consistente en el análisis de una muestra de 2.810 casos de accidentados atendidos en centros hospitalarios del territorio nacional y su seguimiento durante los dos años siguientes al accidente; en segundo lugar, un estudio longitudinal consistente en la selección de una submuestra de 500 casos de los accidentados con secuelas más graves y que se han seguido durante los cuatro años posteriores, estudiando en ésta el dolor social y la evolución en el tiempo de los accidentados.



Los resultados de dicho trabajo suponen una muy interesante contribución a los conocimientos de la realidad del accidente de tráfico en nuestro país. Aporta información sobre la morbilidad derivada de los accidentes considerando las variables sociodemográficas de los accidentados, determina las características de los lesionados, la relación entre las variables que describen el accidente con las relacionadas con la morbilidad, la incidencia de las secuelas derivadas de los accidentes y el conocimiento.

A continuación se exponen, como ejemplo, algunas de las conclusiones que se derivan del análisis de las consecuencias sanitarias:

- Las seis lesiones más frecuentes (que representan más del 80% de las lesiones) son: esguince cervical (24,7%), en extremidades inferiores (17,9%), extremidades superiores (15,4%), en tórax, abdomen y pelvis (9,3%), en cráneo/cara (8,9%) y policontusiones (7,3%)
- Las seis secuelas más frecuentes (más del 90% de las secuelas) son: en columna vertebral/pelvis (35,2%), extremidades superiores (18%), extremidades inferiores (16%), perjuicios estéticos ligeros (13,2%), secuelas en cabeza/cráneo/cara (4,7%) y perjuicios estéticos medios (4,2%)
- En los accidentes producidos los sábados y domingos se observa una mayor proporción tanto de lesiones como de secuelas en cráneo/cara y traumatismos craneoencefálicos que en el resto de los días de la semana, y esta tendencia se observa también en la franja nocturna de 21:00 a 7:00 horas.
- Más del 85% de los accidentados no necesitó ser hospitalizado, el 32% permaneció entre 1 y 3 meses de baja y un 29%, más de 3 meses de baja.

Estos datos son una mínima muestra de la información que aportan los datos obtenidos en el estudio.

Trabajar en pro de un mayor y mejor conocimiento de esta realidad ha sido una de las recomendaciones que hizo la Organización Mundial de la Salud (OMS) a todos los países en su informe hace un año y coincidiendo con el día mundial de la salud que, como recordarán, se dedicó a la seguridad vial con el lema "La seguridad vial no es accidental". Tanto la efectividad como la eficacia de las medidas adoptadas para prevenir las lesiones por accidente de tráfico serán mayores, cuanto más en profundidad conozcamos el problema al que nos estamos enfrentado. ◆

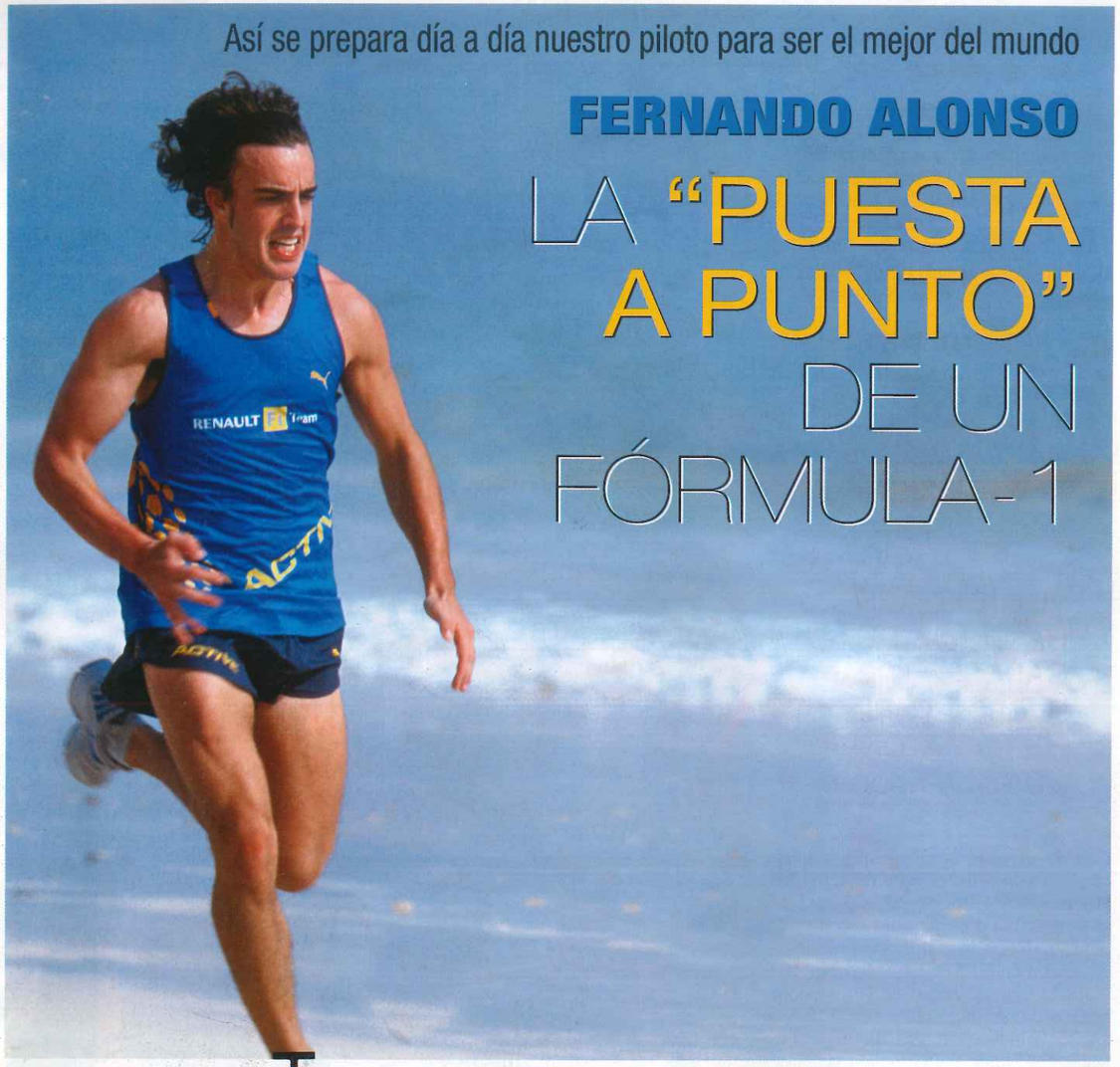
LAS LESIONES MÁS FRECUENTES POR ACCIDENTE DE TRÁFICO SE DAN EN CUELLO, EXTREMIDADES, TÓRAX, ABDOMEN Y PELVIS, CRÁNEO Y CARA Y POLICONTUSIONES

Coordina: MERCEDES LÓPEZ

Así se prepara día a día nuestro piloto para ser el mejor del mundo

FERNANDO ALONSO

LA "PUESTA A PUNTO" DE UN FÓRMULA-1





Fernando Alonso es el primer español candidato a campeón del mundo de Fórmula-1. Tiene talento, es valiente, muy completo... No es suficiente. Además de condiciones innatas, hace falta también un estado físico y psíquico perfecto: para eso entrena cada día. Corre, levanta pesas, nada, rema en canoa, monta en bicicleta, escala, juega al tenis y al fútbol, entrena la resistencia, fortalece el cuello para poder mantener la cabeza erguida cuando entra en una curva a 250 km/h... La 'carrocería' Alonso tiene que ser perfecta. Como su R-25.

Eduardo CASTELAO
Infografía: DLirios

En los días previos al GP de Malasia, tercera prueba de esta temporada de Fórmula-1, uno de los preparadores físicos de Fernando Alonso, Eduardo Bendinelli, tuvo al asturiano y a su compañero, Giancarlo Fisichella, trabajando en los alrededores del Hotel Pan American, de Kuala Lumpur. Nada nuevo, si no fuera porque para esos ejercicios –fútbol, tenis, carrera continua–, Bendinelli impuso una nueva norma: no se podía ingerir

EL FÍSICO DEL ASTURIANO SORPRENDE: "SI HABLAMOS DE COMPLEXIÓN MUSCULAR, HABLAMOS DE UN VELOCISTA. SI LO HACEMOS DE SU CAPACIDAD RESPIRATORIA, ES UN MARATONIANO" (SU ENTRENADOR).

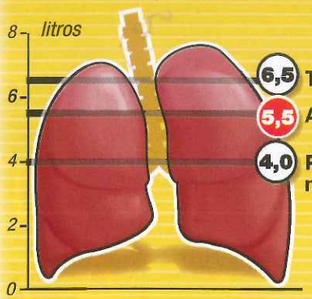
líquido alguno, como mínimo, hasta completar la primera hora de actividad. ¿El motivo? Estar preparado para las extremas condiciones del circuito de Sepang, donde la temperatura ronda los 35º C con un 80% de humedad.

Aquel plan de entrenamiento –acompañado de una ingesta de siete litros de agua y bebidas isotónicas la mañana de la carrera– se desveló crucial más tarde, pues Alonso ganó a pesar de un fallo en el depósito del agua de su R25 que le impidió beber durante la carrera. Ni una gota de líquido durante una hora y media, con 60º C en el 'cockpit', la cabina del piloto.

Este es sólo un ejemplo de la minuciosidad con la que se prepara el actual líder del Mundial de F-1. Un asturiano, de 23 años, que camina firme hacia el honor de ser el primer español en ser Campeón del Mundo de F-1. Quienes le rodean o han rodeado a lo largo de su carrera –la primera vez que subió a un kart tenía tres años– coinciden en algo: Alonso tiene talento natural, esas condiciones que, o se nace con ellas, o nunca se llegan a adquirir. Hay quien le com-

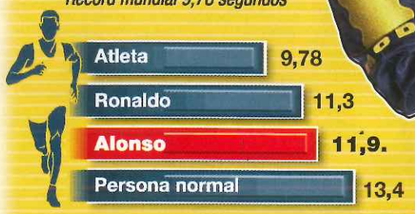
Un portento físico

Gran capacidad pulmonar: Alonso tiene 5,5 litros

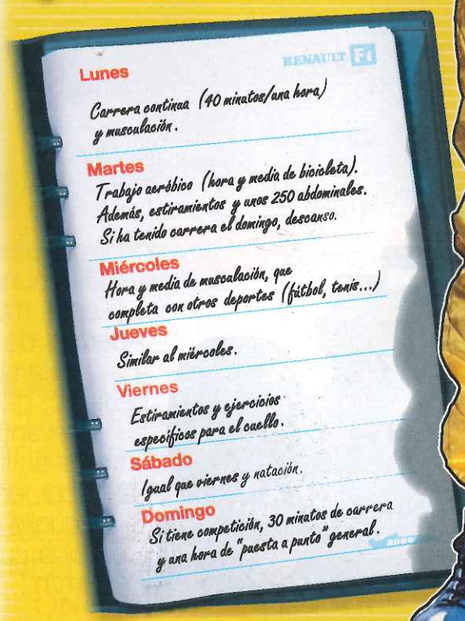


Todo un atleta

Hace en 11,9 los 100 metros.
Récord mundial 9,78 segundos



Su plan de entrenamiento





Las "fuerzas" que se desatan en el interior de un coche y el conducir a altas velocidades requieren una musculatura idónea, sobre todo en **brazos, piernas y abdominales.**

Edad: **23 años**
Peso: **68 kilos**
Altura: **1,71metros**

La importancia de un buen físico

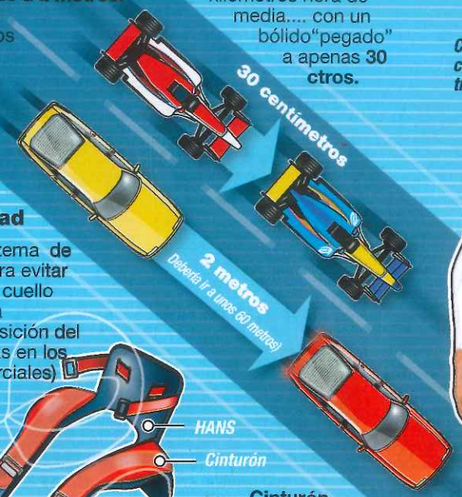
Un perfecto estado físico le ayuda en la concentración y que el agotamiento no aparezca en momentos claves de una carrera, como al final de la misma.

Fortalecer el **cuello** es vital para poder mantener la cabeza firme en su bólido: a 250 km/h, entrando en una curva, el peso de cabeza y casco se triplica: **de 5-7 kilos a 18-20 kilos.**

Estrés al volante

• **Lo sufre un conductor normal a 120 km/h** y un coche pegado a **2 metros.** (Debería ir al menos a unos 60 metros).

• **Fórmula-1: Lo sufre a una** velocidad, alta, **280** kilómetros hora de media.... con un bólido"pegado" a apenas **30 ctros.**



Sistemas de seguridad

HANS, un sistema de seguridad para evitar lesiones en el cuello (equiparable a una buena posición del reposacabezas en los coches comerciales)



Cinturón de seguridad
Dos en los Fórmula-1



Uno en un coche normal



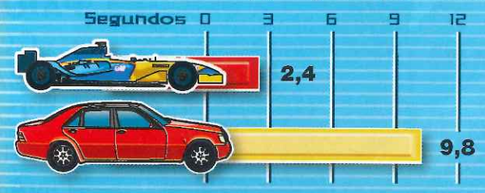
Pulsaciones por minuto

Hombre normal de su edad: **60-70**
Armstrong (ciclista): **32-34**
Alonso tiene en reposo 38-45



Aceleración y desaceleración

F-1. **Aceleración:** 0 a 100, 2,4 segundos (9,8 un coche)



Desaceleración: de 300 a 100 km/h en 1,5 segundos.
(La cabeza pasa a pesar el triple, situación similar a un accidente de coche).

Atuendo



Accidente

En la Fórmula-1, tras un accidente, nadie puede tocar al piloto excepto el equipo de extracción (formado por tres médicos y varios asistentes). Extraen al piloto junto con el asiento.

Alonso come pasta con tomate y fruta tres horas antes de la carrera. Menú recomendable para un viaje largo



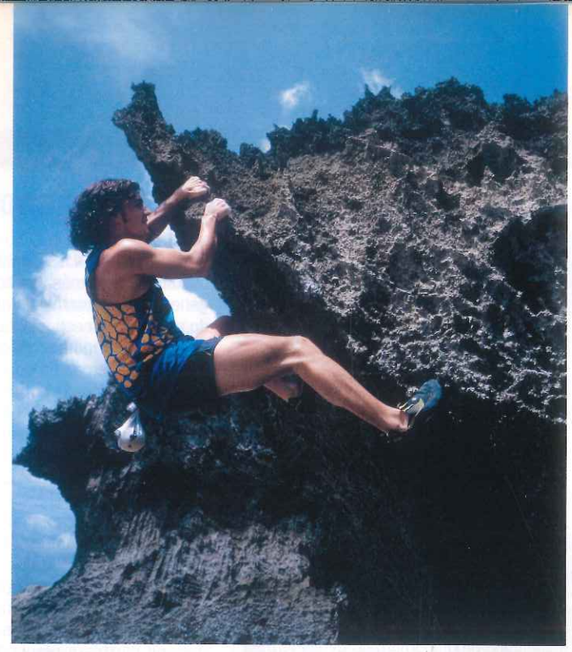


➤ *La base física se gesta en diciembre en Kenia.*

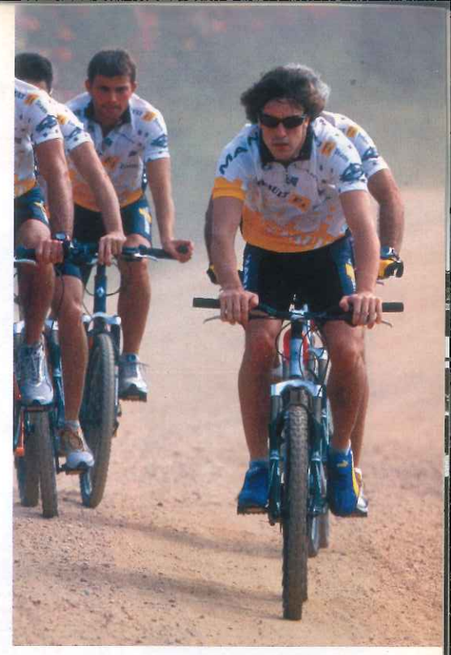


➤ *Alonso no descuida ni un día el entrenamiento.*





➤ *Pesas, remo en cano, escalada, bicicleta... La preparación física de Alonso está dirigida a preparar su cuerpo para la exigencia de conducir en la F-1.*



LO CONTROLA TODO

para, incluso en la mirada, con Ayrton Senna, pero nada de eso serviría si ese talento no estuviese acompañado de una minuciosa preparación física y mental, controlada hasta el extremo por sus dos preparadores físicos –Eduardo Bendinelli y Fabrizio Maganzi–. Cuando el semáforo se pone verde, nada ha quedado al azar.

160 PULSACIONES EN CARRERA. Alonso presenta una media de 160-170 pulsaciones durante una carrera. Un ritmo cardíaco insoportable para una persona normal. Los picos de pulsaciones –que aparecen en la salida, los adelantamientos y las paradas en boxes– rondan las 200, y para que el corazón lo soporte es necesaria una preparación física al más alto nivel. Sin descuidar aspectos –comida, descanso, conocimiento del coche...– que podrían aplicarse a cualquier conductor lejos de la F-1.

Los datos físicos del asturiano impresionan. Lo dice Bendinelli: *"Si hablamos de complexión muscular, hablamos de un velocista. Si lo hacemos de su capacidad respiratoria, podríamos decir que es como un maratoniano"*. Alonso corre los 100 metros lisos en menos de 12 segundos; los 400, en torno a 57". Tiene una capacidad pulmonar de 5,5 litros y, en reposo, entre 38 y 42 pulsaciones. Por comparar, Lance Armstrong –seis veces campeón del Tour de Francia– presenta 32-34 pulsaciones en reposo. Todo eso logrado a través de un trabajo que Alonso prefiere hacer en compañía. *"No le gusta hacer cosas solo"*, dice Maganzi, y todo por el espíritu competitivo, una de sus señas de identidad.

Un último aspecto que hace de Alonso el candidato mejor colocado para suceder a Michael Schumacher como Campeón del Mundo es su profundo conocimiento del coche que maneja. *"Fernando no sólo se limita a contarnos qué pasa, sino que nos apunta posibles causas cuando el coche no va bien"*, **ha dicho en alguna ocasión Pat Symonds, jefe de Ingenieros de Renault. Cualquier vibración, un ligero cambio en el reglaje o el comportamiento de los neumáticos –tan de moda en las últimas carreras– son percibidos por Alonso. Algo muy beneficioso para su mecánicos que, trasladado a la conducción normal, alerta de los beneficios que tienen unas nociones mínimas de mecánica, saber qué le puede suceder al coche para evitar que el problema se multiplique. Son aspectos que debe controlar un campeón. Y un conductor.**



En Kenia, durante diciembre, se gesta toda la base física de la temporada, pero después, el trabajo es más específico. Este año, cuando 'el circo' regresó a Europa, antes del GP de San Marino, Alonso estuvo preparándose en Sierra Nevada (Granada) para olvidar el extremo calor de Australia, Malasia y Bahrein y adaptarse al clima europeo.

LA FATIGA, ENEMIGA DE LOS REFLEJOS. La fatiga es el mayor enemigo del conductor. Si aparece, los reflejos disminuyen. Y a 120 km/h en una autopista y a 300 en un circuito, puede tener consecuencias muy graves. Por eso, Fernando realiza un trabajo aeróbico intenso, a fin de retrasar la aparición de la fatiga, con sesiones de hasta 3 horas en bicicleta, con series de abdominales, lumbares y pesas, y ejercicios para el cuello llamados "isométricos" por Fernando Azurmendi –otro de sus preparadores físicos, con el que trabaja cuando está en Oviedo, cada vez menos–. Por ejemplo, le colocan el casco y el propio Azurmendi empuja de un lado, simulando así la presión que los músculos del cuello han de soportar por la llamada Fuerza G. Para simular las condiciones de las carreras con calor, no es la primera vez que Fernando se mete en una sauna para hacer carrera continua.

Las aceleraciones y deceleraciones son algo espectacular en F-1. De 0 a 100 en 2,4 segundos y de 300 a 100 en 1,5. Para soportar eso, los pilotos tienen muy desarrollada esa musculatura del cuello, así como abdominales y lumbares para soportar el traqueteo del coche durante una carrera. Según algunos estudios, a una persona normal, sin la preparación adecuada, se le rompería el cuello antes de completar siquiera una vuelta en un circuito.

PARA SIMULAR LAS CONDICIONES DE LAS CARRERAS CON CALOR, FERNANDO LLEGA A METERSE EN UNA SAUNA PARA HACER CARRERA CONTINUA

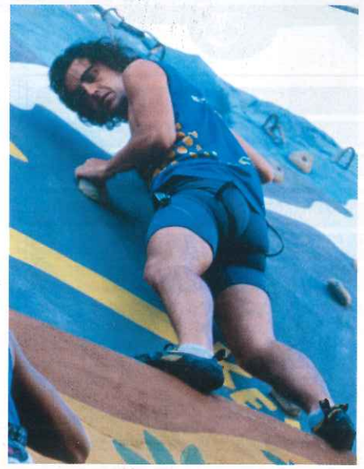
Pero, más allá de las condiciones físicas, los pilotos soportan niveles de estrés superiores a la media. Algo que no debe suceder nunca en carretera es el pan nuestro de cada día en los circuitos. Rodar a gran velocidad con un coche pegado. Imagine que usted circula por una autopista a 120 km/h y lleva un coche a apenas un par de metros. Eso genera, según José María Ruiz –neuropsicólogo de la Universidad Complutense de Madrid–, *"el aumento de la frecuencia cardíaca, la redistribución de la sangre en el organismo, abandonando zonas poco importantes como la piel, y yendo hacia músculos, cerebro y corazón, el aumento de la capacidad respiratoria y la dilatación de las pupilas"*. Estos efectos se multiplican al doble de velocidad y con el coche de, por ejemplo, Schumacher, a apenas unos centímetros, como ocurrió en Imola (Italia).



La distancia de seguridad, obligatoria en carretera, no se guarda en la F-1, y la preparación física exhaustiva que lleva a cabo Alonso le permite controlar todos esos cambios que se producen en su organismo y soportar que su adrenalina se dispare durante hora y media a niveles que un cuerpo sin la suficiente preparación no podría aguantar.

"ES FRÍO COMO UN ASESINO"

Dice Flavio Briatore, su valedor y superjefe en el equipo Renault, que Alonso *"es frío como un asesino"*. **Pozzi, también italiano y una institución en el mundo del karting, asegura en el libro sobre Fernando Alonso escrito por Víctor Seara que hay dos tipos de pilotos. Por un lado, los que progresan correctamente y llegan a ser buenos pilotos; ahí está Schumacher. Otros nacen así, con talento natural; ese es Alonso. Este experto dice, además, que el asturiano es** *"el único piloto actual que tiene la misma mirada que el gran campeón, Ayrton Senna"*. **Y como aquel, sólo tiene una obsesión: ganar.**



DESCANSO Y COMIDA. La preparación física es el aspecto central de un plan que no descuida los complementos. Fernando Alonso cuida al máximo sus horas de descanso. La noche anterior a la carrera no suelen pasar las 10 de la noche sin estar en la cama, pues al día siguiente debe levantarse en torno a las siete. Nueve horas de sueño recomendables también para quien vaya a iniciar un viaje largo. El sistema de calificación utilizado hasta el GP de Mónaco –la segunda sesión a las 10.00 del domingo, y a las 14.00 la carrera– también exigía un descanso entre ambos momentos. Por supuesto, la alimentación es vigilada por sus preparadores físicos, que tienen suerte de una debilidad de Alonso: la pasta con tomate. Es su plato favorito, ingerido tres horas antes de comenzar la carrera y complementado con algo de fruta. Una comida liviana y con el tiempo suficiente para hacer la digestión, algo a lo que bien podría apuntarse cualquier conductor.

Como también pudiera estar en la hoja de ruta la vestimenta. Todos los elementos que viste Fernando Alonso cuando entra en el coche están hechos a medida, buscando fundamentalmente la comodidad del piloto. Cuestión mayor cuando se trata de una funda interior ignífuga, el mono, el casco, los guantes y las zapatillas –las 'galácticas', como las llama Alonso–.◆

MOTOCICLISMO

HONDA CB 600 F HORNET



CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Tipo: 4 tiempos, 4 en línea, 16 válvulas.
Cilindrada: 600 c.c.
Diámetro: 65x45,2 mm.
Arranque: Eléctrico.
Encendido: Digital transistorizado.
Depósito: 17 litros.

TRANSMISIÓN:
6 velocidades.

FRENOS:
Delantero y trasero de disco hidráulico.

SUSPENSIÓN:
Delantera, horquilla telescópica, trasera por mono-amortiguador.

RUEDAS:
Neumáticos: Delantero, 120/70-ZR17M/C; trasero, 180/55-ZR 17M/C.

DIMENSIONES:
Longitud: 2,10 mts.
Altura asiento: 790 mm.
Peso: 178 kgs.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★☆
PRECIO: 8.235 €.

COMENTARIO. La "CB 600 F" es una de las 'naked' medias más vendidas, por su equilibrio general y su llamativa estética. Honda ha tratado siempre con especial cuidado a este modelo, que este año ha recibido mejoras en el tren delantero, además de un cupolino y una nueva instrumentación. Está propulsada por un probado cuatro cilindros en línea, que declara 97 CV y se alimenta con carburadores. El chasis es un sencillo bastidor de espina central de tubo de acero, con el que se asegura suficiente rigidez al conjunto. La frenada se confía a dos discos: de 296 mm, con pinzas flotantes de dos pistones, delante y de 220 mm, con pinza de simple pistón, detrás.
Se muestra como una opción excelente para un gran número de usuarios y para casi todos los ámbitos, dado que es muy suave en ciudad; en carretera responde a la perfección y no desprecia los viajes largos, aunque la protección aerodinámica no sea su fuerte. Gracias a la nueva horquilla invertida se han mejorado sus cualidades dinámicas y su capacidad de frenada, lo que, unido a su facilidad de manejo, concluye en una moto muy divertida.
Destacan los accesorios originales incluidos en el precio. ◆

- ► Suspensión delantera
- ► Estética
- ► Suspensión trasera
- ► Escape cerca de la pierna del pasajero

Estética:	9	Velocidad punta:	7	Suspensión trasera:	7
Acabado:	8	Aceleración:	7	Frenos:	8
Posición conductor:	7	Consumo:	8	Estabilidad:	8
Pasajero:	7			Luces:	7
Instrumentación:	9	SEGURIDAD:		Ciudad:	9
Equipamiento:	8	Chasis:	8	Carretera:	8
Motor:	8	Suspensión delantera:	8	Autopista:	7

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

www.honda.es

COCHE ACTUAL

RENAULT LAGUNA1.9 dCi



CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.870 c.c.
Potencia máxima: 120 CV a 4.000 r.p.m.
CARBURANTE:
Gasoil.
EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbags de cortina. ABS con EBV y sistema de ayuda a la frenada de emergencia. ESP con ASR y control de subviraje. Sistema Isofix en asientos laterales traseros. Regulador y limitador de velocidad. Entre otros
Opcional: Airbags laterales traseros (300 €). Entre otros.
DIMENSIONES:
4,57 mts. (long.) 1,77 mts. (anc.) 1,43 mts. (alt.)
Maletero: 475 litros.
CONSUMO:
Urbano, 7,2 l./100 km.
Carretera, 4,8 l./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★☆
PRECIO: Desde 22.420 €.

COMENTARIO. Renault ha puesto al día su berlina media con leves retoques exteriores y un mayor esmero en el ajuste del habitáculo, donde, además, encontramos nuevos guarnecidos, freno de mano eléctrico y mandos de navegador entre los asientos delanteros, por citar algunos de los elementos modificados. Respecto a los motores, habrá novedades, pero de momento conserva el motor 1.9 dCi-120 –le sustituirá una versión de 130 CV con filtro de partículas– que es el más equilibrado entre los diésel.
Entre sus virtudes tenemos una favorable relación entre valor, precio y equipamiento, así como un consumo contenido con prestaciones razonables. La sonoridad es uno de los puntos que han mejorado, al tiempo que conserva la tradicional suavidad del conjunto y el comportamiento cómodo, noble y predecible del bastidor. Si acaso, ahora la dirección tiene un tacto algo más fofo que antes.
Tampoco hay cambios en lo que se refiere a la habitabilidad trasera y a la capacidad del maletero, los dos aspectos menos conseguidos en el "Laguna", y que siguen sin convencernos. ◆

- ► Equipamiento muy completo
- ► Confort elevado
- ► Bastidor eficaz
- ► Tacto de la dirección
- ► Habitabilidad escasa
- ► Maletero pequeño

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

NOTA MEDIA: 7,8. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,3.

www.renault.es

AUTOPISTA

PEUGEOT 1007 1.6 2TRONIC



CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.587 c.c.
Potencia máxima: 110 CV a 5.750 r.p.m.
CARBURANTE:
Gasolina sin plomo
EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags delanteros. Airbags laterales y de cortina. Airbag rodillas conductor. ESP. ABS + repartidor electrónico de frenado + ayuda al frenado de urgencia. Sistema Isofix en parte trasera. Entre otros.
DIMENSIONES:
3,73 mts. (long.) 1,82 mts. (anc.) 1,62 mts. (alt.)
Maletero: 178 litros.
CONSUMO:
Urbano, 8,6 l./100 km.
Carretera, 5,4 l./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★☆
PRECIO: 16.450 €.

COMENTARIO. La firma del león inaugura con el "1007" una serie de modelos especiales que se distinguirán por la presencia del doble cero en su denominación. El "1007" convence prácticamente en todos los aspectos: es llamativo y atractivo por fuera, cuenta con un interior bastante acertado estéticamente hablando y con un buen grado de confort, está bien equipado y permite hacer con facilidad el "día a día" en uso urbano y hacer viajes largos sin ningún problema.
Lo más llamativo son sus originales puertas corredizas. Es cierto que muchos volúmenes cuentan con este sistema, pero no existe ninguno que disponga de éstas para los ocupantes de las plazas delanteras, y esto es una ventaja fundamental cuando aparcamos en batería, ya que, por muy estrecho que sea el hueco, siempre podremos salir de nuestro coche con facilidad. El motor 1.6 de 109 CV de potencia viene aparejado con una caja de cambios automática, denominada '2 Tronic' por la marca, con accionamiento tipo secuencial y mandos en el volante. Si el "1007" se desenvuelve con facilidad por sus dimensiones en el tráfico urbano, la presencia de la caja automática supone un incremento del confort ciertamente destacable. ◆

- ► Originalidad estética
- ► Puertas correderas
- ► Funcionamiento del cambio
- ► Precio elevado
- ► Rueda de repuesto 'de emergencia'
- ► Sólo cuatro plazas

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

NOTA MEDIA: 7,6 NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8

www.peugeot .es

SOLO MOTO

YAMAHA FZ6 FAZER



CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Tipo: 4 tiempos y 4 cilindros.
Cilindrada: 600 c.c.
Diámetro: 65,5 x 44,5 mm.
Arranque: Eléctrico.
Encendido: Electrónico digital.
Depósito: 19 litros.
TRANSMISIÓN:
Caja de cambios de seis velocidades.
FRENOS:
Delantero, de doble disco y trasero de simple disco.
SUSPENSIÓN:
Delantera, por horquilla; trasera, por mono-amortiguador con basculante.
RUEDAS:
Neumáticos: Delantero, 120/70-ZR 17; trasero, 180/55-ZR 17.
DIMENSIONES:
Longitud: 2,09 mts.
Altura asiento: 795 mm.
Peso: 185 kgs.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★☆
PRECIO: 7.499 €.

COMENTARIO. La saga "Fazer" se renueva ligeramente en este 2005, tanto en su versión semicarenada, la "Fazer", como en su versión desnuda, la "FZ6 N". El tremendo éxito de la "Fazer" es fruto de una combinación de factores: su potente propulsor de 95 caballos, su bello diseño, su chasis de alta tecnología, una manejabilidad excelente y un precio increíble. Su corazón es el propulsor tetracilíndrico procedente de la Yamaha "R6", toda una garantía. Su diseño –bello, atrevido y diferente– ya ha cautivado a miles de moteros en nuestro país. Su nuevo bastidor de aluminio fundido a presión combina ligereza, resistencia y diseño, y, gracias a sus geometrías, hace que se maneje casi como un ciclomotor. Pero todo este cóctel se adereza con un precio sencillamente increíble.
En marcha, la moto se nota muy manejable en ciudad y en carretera. La posición de conducción es correcta, fruto de una buena relación entre reposapies, asiento y manillar. El semicarenado protege la cabeza y el torso del piloto lo suficiente, aunque en las piernas notaremos la fuerza del viento. Una gran moto en todos los sentidos. ◆

- ► Buen precio
- ► Consumo ajustado
- ► Estética impactante
- ► Tacómetro poco legible
- ► Suspensión sin reglajes
- ► Acabados algo justos

Estética:	9	Velocidad punta:	8	Suspensión trasera:	7
Acabado:	6	Aceleración:	8	Frenos:	8
Posición conductor:	8	Consumo:	9	Estabilidad:	8
Pasajero:	7			Luces:	8
Instrumentación:	7	SEGURIDAD:		Ciudad:	8
Equipamiento:	7	Chasis:	9	Carretera:	9
Motor:	9	Suspensión delantera:	7	Autopista:	8

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

www.yamaha.es

CLIO: EL PEQUEÑO MÁS GRANDE

El próximo otoño estará disponible la tercera generación del "Clio", cuyas dimensiones (3,986 x 1,707 m.) le convierten en el más grande de su segmento con unas cotas de habitabilidad excepcionales. Renault ofrecerá tres motorizaciones gasolina y tres diesel y un equipamiento muy completo: ABS, ESP, ASR, regulador y limitador de velocidad, sistema de ayuda al aparcamiento, luces adicionales de curva... En el capítulo de la seguridad pasiva, lleva hasta ocho airbags y destacan sus reposacabezas con absorción de energía en caso de choque trasero (si hay una colisión, la espalda del ocupante se hunde en el respaldo hasta que su cabeza toca el reposacabezas), y especialmente, el nuevo tipo de asiento infantil para niños de 6 a 10 años en la plaza central trasera. El cojín del asiento se ha acortado y las hebillas de los cinturones están más avanzadas y bajas para que la cinta se coloque perfectamente sobre la pelvis del niño. Además, existe la posibilidad de adquirir un apoyacabezas convertible para niños.





www.renault.es

PAGARÁN MÁS LOS QUE MÁS CONTAMINEN

La Comisión Europea está estudiando una propuesta para eliminar el Impuesto de Matricuación que grava la compra de coches nuevos. El recorte de este gravamen será compensado por un incremento proporcional en el Impuesto de Circulación. Con esta propuesta, lo que se intenta no es armonizar los impuestos en los estados de la Unión Europea (UE), sino que los coches paguen en función de su nivel de contaminación. Los todoterrenos y los coches con mecánica de gasolina y altas cilindradas serán los grandes perjudicados. Habrá una fase transitoria de cinco a diez años para poner en marcha la que puede ser nueva ley. En España, en este momento, un vehículo nuevo paga un Impuesto de Matriculación del 12% a la que hay que sumar un 16% de IVA.

ESPAÑA: COCHES MÁS CAROS

Los precios de los coches en España han subido en el último año por encima de la media europea, al registrar un incremento del 3,3% frente al 2,6% de la zona euro, según un estudio de las consultoras PricewaterhouseCoopers y eurocaprice.com. En cuanto a ventas, nuestro mercado es uno de los más fuertes, con un crecimiento superior al 5%, siendo los momovolúmenes y los todoterrenos, los que lideran el mercado, con una tasa de crecimiento anual del 23% y del 13%, respectivamente.También hay que señalar que los diésel han superado a los gasolina.

SAINZ VUELVE

Carlos Sainz acaba de anunciar su vuelta al mundo de la competición, esta vez al volante del Volkswagen "Race -Touareg", con el que hará su debut en el Rally Dakar, en enero de 2006. Tendrá como copiloto al alemán Andreas Schulz, ganador del Dakar en dos ocasiones. El piloto madrileño, dos veces campeón del mundo de rallyes, ha dicho: "El Dakar siempre ha sido un desafío para mí".



LLEGA EL "JETTA"

Después del verano, llegará el Volkswagen "Jetta", el sustituto del "Bora". Además de cambiar su diseño, aumenta sus dimensiones y, por lo tanto, sus cotas de habitabilidad y del maletero (tradicionalmente ya muy amplio) que llegará a los 527 litros. Estará disponible en siete motores (cuatro de gasolina y tres diésel desde 102 CV a 200 CV). En su equipamiento de serie destaca el ESP, la dirección asistida electromecánica, seis airbags y reposacabezas delanteros activos.



www.volkswagen.es

CONDUCTOR SALUDABLE

Mejorar la capacidad física y mental del conductor es el objetivo que BMW intenta alcanzar con sus cursos de formación de conductores (por ahora, sólo en Austria). Los asistentes aprenderán técnicas de concentración, respiración, ejercicios de relajación muscular y masajes que evitan o reducen el dolor de espalda, los dedos rígidos o la tensión en hombros y cuello. También se incide sobre la nutrición saludable y hay seminarios sobre medicamentos, falta de sueño, seguridad infantil y la planificación de los viajes.

SMART ha llamado A REVISIÓN a 7.700 unidades del "FORTWO" fabricadas entre octubre de 1998 y diciembre de 2000, por un defecto en la brida del eje delantero. Asimismo, más de 2.800 unidades del todoterreno LAND CRUISER vendidas en España han sido LLAMADAS A REVISIÓN por defectos en la suspensión.

"TE NECESITAN, ¡PROTÉGELES!"

Con una prueba de choque realizada en las instalaciones de AUTOLIV, en la que se demostró la importancia de las sillitas infantiles en caso de colisión, se inició la campaña *"Te necesitan, ¡Protégeles!"* que acaban de poner en marcha la empresa PLAY y el RACE, con la colaboración de la Asociación Española de Pediatría y la Dirección General de Tráfico. Coincidiendo con el inicio del verano, la campaña pretende concienciar a los padres sobre la importancia de utilizar los sistemas de retención infantil. Para ello, se distribuirán entre padres y pediatras más de 300.000 folletos explicativos con consejos prácticos para su compra y uso correcto. También se dará un DVD que explica cómo colocar las sillitas y un tallímetro para ayudar a los padres en su elección, según talla y peso.



LA CITA

Los coches de TOYOTA serán recicables en un 95% en 2015 y, desde 2007, de sus vehículos habrán desaparecido el plomo, el mercurio, el cadmio y el cromo.

C1, EL NUEVO CITROËN

Ya está a la venta el nuevo modelo de Citroën, el "C1", disponible en dos motores: uno de gasolina, 1.0 y 68 CV, y otro diésel, con una potencia máxima de 55 CV. Como equipamiento de seguridad de serie (en su nivel SX, el más alto) lleva ABS con repartidor electrónico de frenada, un estabilizador de frenada en curva, airbags delanteros frontales y laterales y columna de dirección retráctil. El precio oscila entre los 8.550 y los 10.850 euros.



www.citroen.es

SENTENCIA EJEMPLAR

Un juez ha obligado a devolver el importe íntegro de un Citroën "Xsara Picasso" con más de 60.000 kilómetros por sus defectos de fabricación. El propietario tuvo que acudir al taller en trece ocasiones al detectar problemas como la falta de respuesta del pedal del acelerador, vibraciones al frenar, ruidos y chasquidos en las puertas... sin recibir solución. FACUA ha sido la asociación de consumidores que ha llevado la defensa del caso. La sentencia ha sido recurrida tanto por Citroën como por el concesionario que vendió el coche.





UN PEZ EN EL ASFALTO

A imagen y semejanza del pez cofre (con una hidrodinámica ideal), los ingenieros de Mercedes han construido su coche 'biónico', un prototipo con motor diésel de 140 CV. Gracias a su aerodinámica (copiada de la del pez), consume un 20% menos que un coche de sus dimensiones. Como curiosidad, se analizaron hasta sus escamas hexagonales, que le proporcionan una elevada rigidez con un peso mínimo y le protegen de lesiones, y se trasladó al coche, consiguiendo una carrocería que pesa un tercio menos, sin disminuir la rigidez y su seguridad en caso de colisión.

www.daimlerchrysler.es

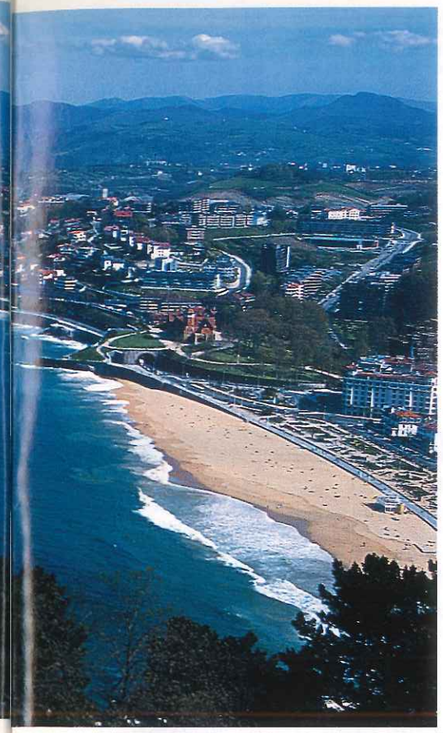
LOS COCHES MÁS VENDIDOS EN MAYO DE 2005 (*)

1. Renault Megane — 10.621 unidades
2. Ford Focus — 8.549 unidades
3. Peugeot 307 — 5.539 unidades
4. Seat Ibiza — 5.492 unidades
5. Volkswagen Golf — 5.343 unidades
6. Opel Astra — 4.768 unidades
7. Peugeot 206 — 4.348 unidades
8. Citroën C4 — 4.236 unidades
9. Citroën Xsara — 3.898 unidades
10. Ford Fiesta — 3.741 unidades

O Nuevo en el marcado.
Fuente: DGT. (*) Datos provisionales.

Montes, acantilados y Cantábrico conforman un juego de verde, gris y azul difícil de olvidar. Acompáñenos por esta ruta para visitar una de las zonas más espectaculares de España.





POR EL RINCÓN DEL GOLFO DE VIZCAYA

Rosa MÁRQUEZ / Joaquín GUZMÁN
Mapas: Charo LAIZ

Comenzamos nuestro recorrido en Deba, donde tanto su ría como su excelente playa invitan a relajarse, dejar el coche aparcado por unas horas y disfrutar de cualquier deporte relacionado con el mar, desde el surf hasta el kayak. Aunque si lo que prefiere es un tranquilo paseo, no dude en visitar la Iglesia de Santa María, una joya gótico-renacentista de dimensiones monumentales y excelente conservación. También en el centro histórico de Deba, encontramos el paseo cubierto y el mercado –declarado Bien Cultural con categoría de monumento–.

En los alrededores se encuentran algunos de los vestigios prehistóricos más interesantes de la zona, como el monolito de Arluze, la cueva de Aiza, o la Cueva de Ekain –actualmente cerrada al público–, donde se han encontrado pinturas y restos correspondientes al período magdaleniense.



Seguimos camino por la N-634 para llegar hasta la espectacular población de Guetaria, donde el transcurrir de los siglos ha legado para su centro histórico un magnífico conjunto medieval de madera y mampostería clásica de la arquitectura vasca. Bajo la iglesia gótica del s. XIV existe un paso inferior, llamado Catrapona, con una cripta capilla lateral de La Piedad, que cruza una de las calles del pueblo para salir al magnífico puerto pesquero y deportivo de la villa.

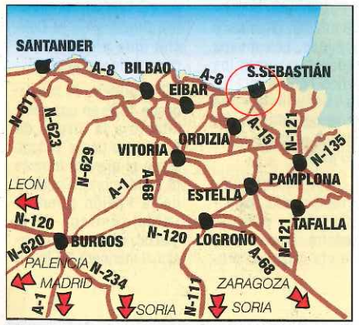
Seguimos nuestro recorrido para llegar a Zarautz y hacer otro alto en su espléndida playa, observar el Cantábrico desde la rotonda del Paseo de Vista Alegre o pasear entre originales esculturas, la Casa Makatza (Monumento histórico artístico provincial) o el Palacio de Narros, construido en el s. XVI y que, entre otros, fue residencia de Isabel II.

Nuestro siguiente alto lo hacemos en San Sebastián. La capital donostiarra ofrece al visitante una magnífica y amplia oferta de la que destacamos el casco histórico, la playas de La Concha y Ondarreta, el Kursaal, el monte Igeldo, con la Isla de Santa Clara al fondo, o el inigualable Museo Chillida (en dirección a Lasarte). En la parte más antigua de San Sebastián encontramos las iglesias de San Vicente (gótica) y de Santa María del Coro (renacentista). Un antiguo convento de dominicos es hoy el Museo San Telmo, centro neurálgico cultural gracias a sus colecciones de ar-



➤ *Hondarribia, con típicas casas de diferentes colores.*

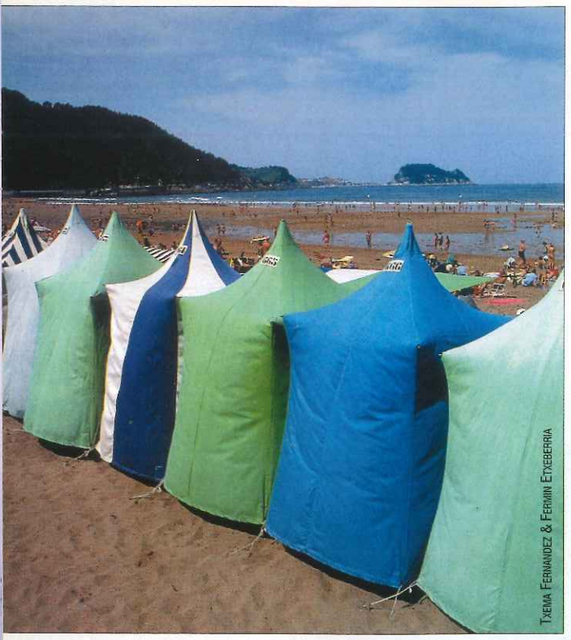




El tráfico

Nuestra ruta –que parte de la población de Deba, donde se toma la N-634 para marchar hacia Zarautz– tiene, según nos informan desde el Gobierno Vasco, la señalización en perfecto estado –excepto la informativa en la zona de San Sebastián a Hondarribia.

- El primer punto a tener en cuenta es el Alto de Itziar, donde la subida y bajada del puerto –que tiene al asfalto algo deteriorado– exige incrementar la precaución.
- Desde Zarautz se toma la A-8, cuyo firme se encuentra recién reparado y con un asfalto drenante. El trazado de autopista permite una conducción más cómoda, aunque no haya que 'bajar la guardia'.
- Desde Zarautz a San Sebastián existe algún tramo con trazado sinuoso. No obstante, el asfalto está tratado para mejorar la adherencia.
- En la variante de San Sebastián, el firme se encuentra en estado regular en el carril para vehículos lentos, por lo que conviene ir con cuidado.
- Por último, tomamos la N-I para llegar hasta Hondarribia, cuyo firme se encuentra en buen estado en general.
- Antes de llegar a Irún, la bajada de un pequeño alto presenta algunas curvas, donde conviene extremar la precaución.



Txema Fernández & Fermín Etxeberria

➤ *Playa de Zarautz*

queología, etnografía y pintura. Muy cerca encontramos la plaza porticada de la Constitución. Sus balcones, numerados y pintados de albero, delatan su origen como plaza de toros, y dan cobijo al antiguo ayuntamiento neoclásico, reconvertido en Biblioteca Municipal.

Tan acogedora es la ciudad que le recomendamos reservar con antelación su alojamiento en caso de que coincida con alguno de los muchos acontecimientos culturales y deportivos que allí se celebran tales como los festivales de cine y de jazz, la regata de traineras, la Tamborrada o la Semana Grande.

De nuevo en el coche, marchamos hacia Hondarribia. Una vez allí, es recomendable entrar por la Puerta de Santa María a la zona antigua, declarada Monumento Histórico-Artístico por su riqueza monumental, donde un paseo por la calle la plaza del Obispo dará idea de los orígenes de tan hermosa ciudadela. Su situación fronteriza y la división natural del río Bidasoa confieren un encanto especial a una población cuya economía se ha basado principalmente en la pesca. No olviden pasar por el Barrio de la Marina, con sus casas típicas de los 'arrantzales', pintadas de diferentes colores y adornadas por macetas de geranios.

Habría mucho más que contar, pero dejamos el resto a las gratas sorpresas de un viaje tan magnífico como enriquecedor como el que proponemos. ¡Qué lo disfruten! ◆

Dónde comer

Carnes, pescados, mariscos, pintxos y banderillas junto al buen gusto de los restauradores vascos. Prueben sus exquisiteces acompañadas del txacolí de las uvas recolectadas en los alrededores de Guetaria.

DEBA: Rte. Álvarez (Tel.: 943/19 12 97). Rte. Kanala (Itziar auz., 2). Rte. Bordatxo (Zesterokoa 1-2).

GUETARIA: Rte. Elkano (Herrerieta kalea, 2), Rte. Kaia (General Arnao, 10), Rte. Talai-pe (Moila Zaharra s/n), Asador Abeta (Ctra. Alto de Meagas. Tel: 943-13 24 96), Rte. Iribar (Kale Nagusia, 38).

ZARAUTZ: ¡Pruebe el tradicional chipirones a lo Pelayo! Hotel Restaurante Karlos Arguiñano (www.hotelka.com), Rte. Aiten Etxe (Elkano Kalea, 3). Rte. Argoin Txiki (Pagoeta bidea, z/g, Tel.: 943/89 0184).

DONOSTIA: Bodegón Alejandro, antiguo restaurante familiar de Martín Berasategui (Fermín Calbeton, 4). Casa Vergara, especialidad en bacalao y chipirones (Mayor 21), Rte. Aralar (Puerto, 10). Rte. La Perla (Paseo de la Concha. Tel.: 943/46 24 84)

HONDARRIBIA: Sidrería-Abarka (tel.: 943/64 19 91). Yola Berri, para tapear o comer a la carta (San Pedro, 22), Rte. Ardora con excelentes vistas (Fueros s/n). La Hermandad de Pescadores ofrece pescado del día en el comedor de la antigua cofradía (Zuluaga, 12)

Dónde dormir

DEBA: Hotel Kresala ***, en primera línea de playa con Centro de Talasoterapia (www.aisiahoteles.com), Pensión Zumardi ** (943/19 23 68). Camping Itxaspe, dispone de bungalows (943/19 93 77).

GUETARIA: Hostal San Prudencio **, Barrio San Prudencio s/n (943/14 04 11), Caserío Abeta Ctra. Alto de Meagas (943/13 24 96).

ZARAUTZ: Hotel Zarautz ***, se admiten perros (www.hotelzarautz.com) . Hotel Norte * (c/Amesti, 1. 943/83 23 13), Pensión Lagunak ** (San Francisco, 10. 943/83 37 01).

DONOSTIA: Hotel María Cristina ***** (c/ Okendo 1. 943/43 76 00). Hotel Anoeta*** (943/45 14 99). Hotel Nicol's **, precio razonable aunque algo lejos del centro (www.hotelnicols.com). Pensión La Perla (c/ Loyola, 10-1º).

HONDARRIBIA: Parador Nacional de Hondarribia *** (Plaza de Armas, 14. 943/64 5500). Hotel Obispo (www.hotelobispo.com). Hostal Álvarez Quintero ** (943/64 22 99), Pensión Zaragoza (c/ Ugarte, 1).

Fiestas

DEBA: Feria de Locos (3 enero), Día del Debarra, con dulzainas, gigantes y cabezudos (15-16 mayo), Euskal Jaia (25 septiembre).

GUETARIA: Fiestas de San Salvador (6, 7, y 8 agosto), Festividad de San Antón, en la que se rememora cada 4 años la llegada de Elcano.

ZARAUTZ: Semana Grande, fiestas patronales (mediados de agosto), Virgen de Aránzazu-Fiesta Vasca con 'dantzaris', 'txistus', y fiesta (1 a 9 de septiembre). San Pelayo, con tamborrada infantil, gigantes y cabezudos. Los mozos casaderos recorren los caseríos con su música para recaudar fondos para la comida del día siguiente –Oilasko Biketa (25 junio–.

SAN SEBASTIÁN/DONOSTIA: Tamborrada, espectacular, sonoro y vistoso (20 enero), Caldereros y Iñude eta Artzaiak, preludio festivo de carnaval (fecha variable dependiendo de semana santa). Semana Grande (segunda semana de agosto). Regatas de la Concha (dos primeros domingos de septiembre).

HONDARRIBIA: El Alarde: desde 1638 en agradecimiento a la Virgen de Guadalupe por la victoria sobre el ejercito francés (8 septiembre). Comedia de la Pasión (Viernes Santo), Entrega de la 'kutxa', ceremonia tradicional marinera (25 julio).

Más información

CÓMO LLEGAR: Desde Bilbao y la zona oeste, por A-8 o N-634. Desde el sur y centro de España, por N-I/A-1.

TELÉFONOS DE INTERÉS

DEBA: Oficina Turismo 943/19 24 52.

GUETARIA: Oficina Turismo 943/14 09 57

ZARAUTZ: Oficina Turismo 943 83 09 90

SAN SEBASTIÁN/DONOSTIA: Oficina Turismo 943/48 11 66

HONDARRIBIA: Oficina Turismo 943/64 54 58

DATOS DE INTERÉS

- Festival Internacional de Cine de San Sebastián (www.sansebastianfestival.com)
- Festival de Jazz de San Sebastián, última semana de julio (www.jazzaldia.com)

PERDONEN LAS MOLESTIAS



COVADONGA O'SHEA
ESCRITORA

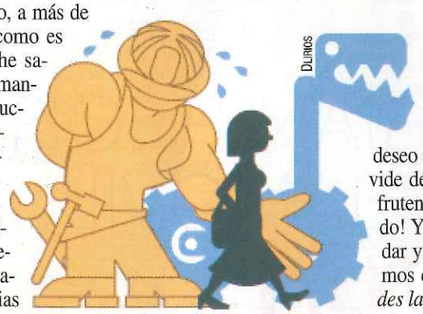
Un buen día Madrid amaneció inundada de grandes carteles que repetían esa frase. Después del cordial trato al ciudadano medio, por parte de la Administración, nos explicaban que iban a dar comienzo a un nuevo tramo del Metro. Una gigantesca obra de ingeniería con la que se proyectaba el trazado de muchos kilómetros de transporte bajo tierra, con las subsiguientes estaciones en puntos estratégicos. Se unirían una serie de líneas y todos viviríamos mejor en unos cuantos años. Más o menos hacia el 2012, punto de referencia de la capital hacia el futuro.

Junto al mensaje encantador, unas siniestras vallas dejaban reducidas a la mínima expresión las principales arterias de la ciudad. Lo que nunca sospeché, como imagino les ocurrió a los vecinos del barrio de Salamanca, Chamberí y Moncloa, es decir, los que vivimos o trabajamos en el centro del nuevo Madrid, es que, esas molestias por las que nos pedían perdón de antemano, iban muy en serio.

Mi oficina, por ejemplo, quedó materialmente enjaulada, bloqueada y rodeada por una serie de grúas y perforadoras de alto calibre, con vallas que cerraban los accesos y unos camiones mastodónticos transportando material. Un magnífico 'skech' para una película de ciencia ficción. Enseguida empezaron los ruidos como si estuviésemos en plena guerra atómica; las nubes de polvo, los cables de no sé qué tensión y el desconcierto diario de no saber si al entrar o salir a la calle me encontraría la zona sitiada, como en los peores episodios de la guerra serbio-croata.

"¿ESTA USTED LOCA? ¿DÓNDE VA, SEÑORA?" "YO TRATABA DE NO ESCUCHAR ESTAS Y OTRAS LINDEZAS QUE SUELEN SOLTAR CONDUCTORES EDUCADOS EN SU VIDA NORMAL"

Por suerte, junto al material bélico, encontré día a día, el equipo humano más servicial y profesional que nadie pueda jamás imaginar y menos en semejantes circunstancias. Los obreros, que si iban a dedicar, en pleno mes de julio, a más de 40 grados, sudando la gota gorda como es lógico, cada vez que veían un coche saliendo del garaje iban a buscar al comandante en jefe –llámese capataz, conductor de grúa o de camión– para pedirle que dejara el paso libre. Lo escribo porque me parece de justicia explicar cómo estos magníficos "cascos azules" hacían esfuerzos y equilibrios para facilitarnos la vida a quienes nos movíamos, también para trabajar, pero sin duda en circunstancias diferentes. Como es natural, cada vez que hacían estas maniobras, recibían mi sonrisa más sincera con un agradecimiento que iba in crescendo al ritmo de su faena, que resultaba agotadora.



Lo grande del caso es que, en aquellos primeros momentos, durante dos o tres semanas, la única vía de acceso a nuestro edificio era por dirección prohibida. Imposible describir los gestos de los 'listillos' que, sin hacerse cargo de la situación, insultaban por insultar con ese retintín de *"¿está usted loca?" "¡Pero,¿dónde va, señora?" "¿Será posible que se meta a contramano tan tranquila?"* Estas y otras muchas lindezas de las que suelen soltar conductores, tranquilos y bien educados en la vida normal, que pierden los nervios y las formas al volante. Yo trataba de no escucharles para no organizar la trifulca del siglo. Hasta que un día, un poco harta del espectáculo, me bajé del coche y me enfrenté al típico guaperas que, parapetado en su depotivo, me hacía la molestísima señal de *"a usted le falta un tornillo"*. Le contesté, lo más suavemente que fui capaz, que si no había leído el mensaje del Alcalde. Que era posible que no supiese leer o que lo del tornillo fuese una confesión pública de su interior no muy lúcido al parecer. Lo mejor fue que uno de mis conocidos y ya amigos de las perforadoras se acercó y me dijo *"¿Necesita ayuda? ¡Aquí me tiene...!"* dispuesto a dejar las cosas en su sitio. El niño del pelo engominado al verle, pisó el acelerador y, si ha parado en su huída, apuesto doble contra sencillo a que no se atreverá a pasar por esa esquina, no sea que se encuentre con el de la carretilla.

Ya tenemos aquí el verano. Ya estamos todos felices pensando en las vacaciones, en la playa o la montaña. El coche a punto. Todo preparado para un descanso que necesitamos como agua de mayo, y nunca mejor dicho que en este año de sequía. Volveremos en septiembre. Me imagino el panorama. Las obras del Metro seguirán su curso. La oficina seguirá atrapada y mis "cascos azules" me saludarán cada mañana y me despedirán cada tarde dándome la pista del mejor itinerario a seguir de acuerdo a la posición de sus municiones. Sólo se me ocurre un gran deseo al pensar en ellos: ¡Que nadie se olvide de estos seres entrañables cuando disfruten del Metro de Madrid recién estrenado! Y que, ocurra lo que ocurra, en ese andar y andar los caminos este verano sepamos decirnos ese mismo *"perdonen ustedes las molestias"*. ◆

PAZ PADILLA

HUMORISTA

Descubierta en "Genio y figura", Paz Padilla triunfa ahora en televisión con "Mis adorables vecinos". Aunque se define como 'cabraloca', al volante es prudente y responsable: *"No me entra en la cabeza que te estén diciendo "ponte el cinturón, que te puede salvar la vida" y no se haga caso excepto con la amenaza de que te caiga una multa".*

Emmanuel ZOCO
Foto: GLOBOMEDIA

Paz Padilla descansa este verano tras otra temporada de la serie "Mis adorables vecinos" (Antena 3), en la que interpreta a Loli Mingo, la madre de una familia de nuevos ricos. La humorista gaditana saltó a la fama en el programa "Genio y figura" por su habilidad para contar chistes, descubierta cuando acompañó al 'casting' a su cuñado, y que le llevó a dejar su tranquila vida en Cádiz y su trabajo como enfermera. Después vinieron "Crónicas Marcianas" y "Aladina", donde la descubrimos como actriz.

"DEBERÍAN PROHIBIR EL DVD, EL MÓVIL... DISTRAEN"

- ¿Dónde está la clave del éxito de "Mis adorables vecinos"?

- Es una serie familiar, para todas las edades y pueden sentarse juntos a verla niños, padres, abuelos... Además, necesitamos desconectar un poco de la dura realidad que nos rodea y el humor nos limpia la mente. Por supuesto, el contraste entre ambas familias provoca risa.

- ¿Tiene usted algo del personaje?

- Un 'pelín', pero yo no soy así. Vengo de un barrio y he conocido a familias como la mía en la serie. Ella es muy humana y tiene una necesidad de aprender y esa parte sí la comparto. Lo que no me gusta de Loli es querer aparentar lo que no es. De todas formas, no hay más que dar una vueltecita por la calle para comprobar que hay un montón de Lolis Mingo.

- ¿Cómo vivió el pasar de trabajar en un hospital a la televisión?

- Fue una locura. De repente me vi en Madrid, dedicándome a un mundo que no controlaba y tuve que ir conociendo la jungla de la tele. Más que la popularidad, me costó asimilar la falsedad de este mundillo, el querer aparentar lo que uno no es, el que todos somos guapos y fantásticos y muy inteligentes pero tu vida no le importa a nadie. He tenido suerte de desmarcarme de este ambiente. Voy a mi trabajo y vuelvo y no suelo ir a fiestas ni a inauguraciones. Sigo teniendo mis amigos de toda la vida, mi gente, estoy con mi 'gorda', vivo muy apartada del 'famoseo'...

- ¿Cómo lleva la popularidad?

- Bien, porque tengo un carácter abierto y sociable, pero hay cosas a las que me cuesta mucho renunciar. Y una de ellas son mis carnavales. No puedo ir a Cádiz por Carnaval y me duele como gaditana y enamorada que soy de mi tierra. Hay cosas que sé que no puedo hacer, pero me compensa el cariño del público, que lo noto mucho.

- De no haberse cruzado la televisión en su camino, ¿habría seguido con su trabajo de enfermera?

- Desde luego, porque mi vocación entonces era ésa. Aunque siempre fui una enfermera fuera de los cánones, porque era una 'cabraloca' y lo sigo siendo. Soy muy positiva y alegre, siempre tengo ganas de cachondeo y, aunque tengo momentos malos como todos, es verdad que donde alguien dice "qué mala suerte he tenido", yo me harto de reír. En el hospital todo el mundo acababa visitándome, incluso los médicos de neurocirugía de la UCI venían buscando a la que contaba los chistes.

- ¿Hay más de un tipo de humor en España?

- No, el humor es humor venga de donde venga. No creo que se pueda hablar de humor andaluz o catalán. La diferencia es que los andaluces somos muy rápidos, las cogemos al vuelo, y el público más difícil es el andaluz. El vasco, por ejemplo, es muy fácil: te subes al escenario, dices dos cosas y lo tienes en el bolsillo. El catalán es menos histriónico, se ríe para adentro y se da codazos. He estado dos años de gira por los teatros y lo he comprobado.

- ¿Qué hace en su tiempo libre?

- Aprovecho para cocinar, restaurar muebles, porque me aíslo del mundo, y estar con el ordenador: me he convertido en una viciosa de internet y estoy aprendiendo muchísimo.

"SI NO HACES 'PUENTING' SIN CUERDA, ¿POR QUÉ CONDUCES SIN EL CINTURÓN PUESTO?"

"ME COSTÓ ASIMILAR LA FALSEDAD DE ESTE MUNDILLO, EL QUERER APARENTAR, EL QUE TODOS SOMOS GUAPOS Y FANTÁSTICOS"

LÍMITE Y MULTAS. Los límites de velocidad le parecen adecuados a Paz Padilla, aunque *"si están para cumplirlos, no entiendo por qué los coches vienen ya de fábrica con la capacidad de alcanzar los 250 km/h. Ahí no se mete nadie porque por cuestiones de mercado no interesa".*

- ¿Qué le parecería la posible prohibición de fumar en el coche?

- Excesiva. Soy fumadora y creo que, antes que el cigarrito, hay muchas otras cosas que te despistan. Que quiten el DVD, el cassette, la radio y, por supuesto, el teléfono. Yo no lo uso nunca. Es más, si suena, no lo cojo.

- ¿Y que se endurezcan las sanciones?

- Lo único que quiero es que la gente no se mate en la carretera y que sea prudente al conducir y si con las multas lo conseguimos, que se pongan. Es muy triste, pero desgraciadamente la única manera de que los conductores sean más prudentes es 'rascándoles' el bolsillo. Si se abaratara el transporte público y hubiera aparcamiento a las entradas de las ciudades, esto sería más fácil. Me avergüenzo como ser humano de que haya que poner una sanción para proteger la vida. No me entra en la cabeza que digan "ponte el cinturón, que te puede salvar la vida" y no se haga caso excepto con la amenaza de una multa. Si no haces puenting sin cuerda, ¿por qué conduces sin el cinturón puesto?

- La gente sigue conduciendo bajo los efectos del alcohol...

- Sí, los que beben creen que controlan el coche, pero ¡cómo van a controlar! No están en condiciones de hacerlo. Sin duda, ahí influye la sensación de seguridad que da el alcohol. Y, por si fuera poco, después están los que se 'ponen' de pastillas o de cocaína hasta arriba y cogen el coche. He estado a punto de tener algún disgusto por culpa de estos niñatos que van 'colgados' con la música a tope.

- ¿Le gusta la velocidad?

- No, porque la vida pasa muy rápido. He trabajado con parapléjicos. Si uno se parase a pensar cuánto puede cambiar su vida en décimas de segundo, seguramente a nadie le gustaría correr. Quiero vivir, tengo una niña de 8 años maravillosa y para mí el coche es para desplazarse, no para que me quite la vida. Me llama la atención la gente que adelanta por la derecha y no pone intermitente, porque tú puedes que seas un 'fitipaldi', pero el que está en el otro lado, no.

- ¿Ha tenido algún accidente?

- Sí. Conducía mi hermano y, en una curva, se le fue el coche. Íbamos despacio y no pasó nada grave, a pesar de que dimos unas cuantas volteretas. A mí me sirvió para ser todavía más prudente. La carretera puede destrozar tu vida y la de tu familia.

- ¿Qué precauciones toma en el coche con su hija?

- Siempre la he llevado con su sillita y ahora tiene la que le corresponde por su edad. Además, le he enseñado a decir "el cinturón o el coche no arranca" y siempre, desde pequeña, a cualquiera que sube al coche y no se lo pone, se lo dice. ◆

Con cadenas

Mi BMW 330xi tiene tracción permanente a las cuatro ruedas. ¿Estoy obligado a montar cadenas para nieve si soy requerido por la autoridad y las condiciones de la calzada lo hacen necesario para circular? Si la respuesta es afirmativa, ¿dónde debo montarlas: delante o detrás?-*Vicente Mestre Zaragoza.*

Respuesta: La normativa (art. 12.5.2 del RD 2822/1998) no distingue entre vehículos de tracción delantera, trasera o a las cuatro ruedas. Por tanto, estos últimos están igualmente obligados a usar cadenas. Su colocación depende de circunstancias variables como configuración del vehículo, distribución de pesos, estado de los neumáticos, recorrido predominantemente ascendente o descendente, entre otras.

Adaptar un paso

En el barrio de Pobeña (Muskiz) este paso de peatones empieza o finaliza en una zona ajardinada y elevada sin acceso peatonal. El peatón debe subir y pisotear la zona verde –si goza de plena movilidad física y escasa conciencia medioambiental, opción sin demasiados seguidores a juzgar por el buen aspecto de la hierba– o ignorar el paso de peatones y cruzar por trayectorias más despejadas –opción más exitosa en la práctica, pero poco recomendable



para su integridad física–. Ruego al Ayuntamiento o a la Diputación que adapten el paso para que Pobeña sea más segura para todos.–*Fernando Alonso Echeverría. Portugalete (Vizcaya).*

Planos más sencillos

Los accesos por carretera a Madrid son complicados y su señalización confusa, sobre todo para el forastero. Las webs del Ministerio de Fomento, DGT, Comunidad Autónoma y Ayuntamiento de Madrid no muestran planos o esquemas de los mismos. Sólo la Asociación de Concesionarios de Autopistas da un esquema muy simple. Supongo que será parecido en otras grandes ciu-



dades. Las dudas en la conducción ocasionan muchos accidentes.–*Alejandro Sánchez Rodríguez. Madrid (Correo electrónico).*

No para los taxis

En Córdoba, los descansos para el taxi son un día en semana rotatorio (siempre comienza a las 6 AM y finaliza a las 6 AM del día siguiente y nunca coinciden dos consecutivos) y un domingo cada dos. Así, jamás se descansan más de 24 horas consecutivas. La ley establece que los conductores profesionales de vehículos de 1ª categoría deben descansar un mínimo de 36 horas consecutivas. Este descanso obligatorio ¿sólo afecta a los conductores de vehículos de 1ª categoría o a todos los profesionales (taxi, ambulancia...)?– *Rafael Rodríguez. Córdoba.*

Respuesta: El art. 65.5. h), de la Ley de Seguridad Vial (RD Legislativo 339/1990) y el 120 del Reglamento de Circulación consideran que afecta a la seguridad vial el exceso o minoración en más del 50% en los tiempos de conducción o descanso, respectivamente, respecto a los establecidos en la legislación sobre transportes terrestres, cuya norma básica –Reglamento CEE 3820/85– excluye expresamente de su aplicación (art. 4) los "vehículos destinados al transporte de viajeros que, por su tipo de construcción y su personal, pueden transportar a 9 personas como máximo, incluido el conductor, y que se empleen a tal fin". Por ello, al servicio de taxi no se le aplica dicha normativa.

Acudir al Juez

Una conductora abandonó su carril –ocupado por un vehículo estacionado– golpeando mi coche. En medio del tráfico y lloviendo, tomé sus datos y presenté el 'parte' en mi aseguradora. Ella no lo ha hecho y, como ambos estamos asegurados en la misma compañía, ésta no me defiende. ¿Qué puedo hacer? Además de perder la franquicia para reparar mi coche, si no hay culpable, pierdo las primas de mi póliza.-*Juan L. Pont. Parquelagos (Madrid).*

Respuesta: Lo planteado es una controversia entre asegurador y asegurado. Si se considera perjudicado, conforme a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro (art. 24), puede acudir al juez para dilucidarla.

Un año con "L"

Tengo los permisos A1 y B desde 21/11/2003 y 10/09/2004, respectivamente. Un Guardia Civil me pidió la documentación –estaba en regla–, fue a la parte posterior de mi vehículo y me preguntó por la "L"; contesté que no debía llevarla, que el año a partir de la obtención del primer permiso había pasado –era 20 de diciembre– y que, por eso, la había quitado. Él dijo que podía ser multado y un compañero lo confirmó. Al día siguiente consulté mi libro, a mis profesores de autoescuela y el Reglamento de Conductores: los tres señalan que no tengo que llevarla. Y decidí seguir sin "L".

Otros guardias me pararon otra



vez y lo mismo. Dije haber consultado y que creía llevar razón, pero dudé. Ahora circulo con mi "L". ¿Debo llevarla hasta que pase un año de la obtención del B o vale con haber superado el año del A1? Si la llevo y no debo, ¿me pueden sancionar?-*José M. García. Dos Torres (Córdoba).*

Respuesta: El Reglamento de Vehículos (Anexo XI), al mencionar la señal V-13 (Conductor Novel) establece (punto 3, párrafo 2º): "No se considera que hayan obtenido permiso de conducción por primera vez aquellos conductores que hubieran sido titulares, con posesión efectiva por un período mínimo de 1 año, de otro permiso de cualquier clase". Si posee el A1 desde el 21-11-03, no está obligado a llevar la señal, pues ha transcurrido más de un año desde esa fecha. Como la Ley de Seguridad Vial (art. 65) establece que "las acciones u omisiones contrarias a esta Ley o a los Reglamentos que la desarrollan tendrán carácter de infracción administrativa" y el RG de Vehículos (Anexo XI), que esta señal indica que el vehículo es conducido por una persona cuyo permiso de conducción tiene menos de un año, si no es así, usar la señal V-13 constituiría infracción.

Obligados a compulsar

Si se puede llevar toda la documentación del automóvil fotocopiada y compulsada por una administración pública, ¿sólo puede compulsarla una oficina de la DGT?–*Cristóbal Sánchez. (Correo electrónico).*

Respuesta: La compulsa de fotocopias de la documentación del automóvil, puede realizarla cualquier Órgano o Administración Pública, pero sólo están obligadas a hacerla las Unidades dependientes de la Jefatura Central de Tráfico y los fedatarios públicos.

Sólo como referencia

Comienza a haber alcoholímetros con los que uno puede conocer su tasa de alcohol. Si esta es menor a la permitida, se puede conducir y si es mayor, no. Pero ¿es sancionable dar la máxima, sin superarla?–*Jesús Blanco Pereira. Ordes (A Coruña).*

Respuesta: Los alcoholímetros con los que el conductor puede hacer mediciones y conocer la tasa de alcohol sólo pueden servir de referencia. La prueba definitiva para atribuir infracción por este hecho la realizan Agentes de vigilancia con alcoholímetros de precisión oficialmente autorizados, en su presencia y con las garantías que señala el Reglamento de Circulación (Cap. IV). Por otra parte, conducir con una tasa de alcohol que supere las establecidas en su art. 20 constituye infracción. Al establecer que no se podrá circular con tasa de alcohol en sangre superior a 0,5 gr./litro, significa que una tasa de 0,5 gr./l. no constituye infracción.



Despegar la pegatina ITV

Una piedra me quebró el parabrisas delantero y debo sustituirlo. ¿Es válido despegar la pegatina de la ITV, válida hasta diciembre de 2005, y pegarla en la nueva luna, o debo solicitar una nueva pegatina? ¿Qué trámite debo realizar?–*Javier Marcos Gómez. Madrid.*

Respuesta: Si precisa cambiar el parabrisas donde lleva adherida la pegatina de la ITV, no hay inconveniente en despegarla y pegarla en el nuevo.

Arrastrar con el ejemplo

El RGC (art. 119.2) fija las exenciones a la obligatoriedad de uso del cinturón de seguridad sólo en poblado; y cita textualmente (subapartado c) a conductores y pasajeros de vehículos en servicio de urgencia. Los art. 67, 68, 70, 111, 112... hablan



Matizar la respuesta al bombero

Soy bombero conductor del Ayuntamiento de Leganés (Madrid). Conduciendo un camión de servicio de emergencias, ¿me puedo saltar las normas y puedo hablar por una emisora mientras se va a un aviso? Leo las normas para conductores y, como no específica nada en mi caso, la respuesta nos parece ambigua para mí y mis compañeros. Si no puedo hablar, desearía fundamentos para poder negarme a hablar por la emisora mientras conduzco, aunque trabaje en un servicio de emergencia.–*Miguel Peñalver (Correo electrónico).*

Respuesta: En relación a la pregunta de Miguel Peñalver publicada en el nº 170 de "Tráfico" y reproducida arriba procede aclarar que, como indicaba la contestación, el art. 11.3 del RD Legislativo 339/1990, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, establece con carácter general la prohibición de utilizar durante la conducción dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear manos ni usar cascos auriculares o instrumentos similares. Pero establece el mismo precepto una excepción en su último párrafo. Esta –que se refiere a los agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas– no se recogía en la respuesta, por lo que esta reseña matiza la referida contestación que, por incompleta, podría inducir a error.



de prioridades, advertencias de maniobras... de vehículos prioritarios, y no prioritarios, en servicio de urgencia; y menciona a los vehículos de urgencia en servicio de urgencia. Entiendo que, en patrulla normal, policías locales, nacionales o autonómicos y conductores y pasajeros de ambulancias en trayectos no urgentes, no están exentos de usarlo en poblado. Además de denunciable, es reprobable la actitud de los agentes de la autoridad que, en poblado, no lo utilizan cuando circulan sin estar en servicio de urgencia. No les vendría mal recordar que "los consejos convencen, los ejemplos... arrastran".–*Enrique Moreno de Vega. Salamanca.*

No apto para niños

Poseo un vehículo matriculado en junio de 1991 sin cinturones de seguridad traseros. ¿La nueva Ley me obliga a llevarlos o, al tener 13 años de antigüedad, no está obligado?-Sergio Marchante Aguado. Benetússer (Valencia).

Respuesta: Según el Reglamento de Circulación (Disp. Adicional 2ª), sólo los turismos matriculados por primera vez con posterioridad al 15/6/1992, deben llevar instalados tantos cinturones de seguridad como plazas se autoricen en su permiso de circulación. Los que no los lleven instalados en esa fecha, no vendrán obligados a hacerlo, pero sí a usarlos sus pasajeros cuando los lleven. Su vehículo está en ese caso respecto a los asientos traseros. No obstante, según el citado Reglamento (art. 117.2), los asientos posteriores sin cinturón no son aptos para transportar menores de 3 años o mayores de esa edad que no alcancen 150 cm. de estatura, salvo usando un sistema de sujeción adaptado a su talla y peso.

Tasa, alcohol y vehículo

¿Qué tasa está permitida para un conductor con permiso para vehículos pesados o autobús si circula con un turismo: 0,25 ó 0,15 en aire? –Concepción Fernández-Cid Bouza. Villaobispo de Regueras. León.

Respuesta: Dado que el Reglamento de Circulación (art. 20), al fijar las tasas máximas de alcohol, alude al conductor del vehículo, dichas tasas están en función del vehículo que se conduzca cuando es requerido para la prueba correspondiente. Aunque posea otros permisos, si conduce un turismo, la tasa máxima de alcohol en sangre permitida es de 0,5 gr./l. (0,25 miligramos/l. en aire espirado).

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

REVISTA "TRÁFICO"
c/ General Arana, 86. 28017 Madrid
Sección CARTAS
e-mail: jmmenendez@dgt.es

ACUSE DE RECIBO

Perdón

Lunes. 7:45 h. Circulo por un camino vecinal, paralelo durante unos metros a una carretera secundaria, hasta llegar a una curva, y veo por el retrovisor un coche con las luces encendidas que viene por esa vía. Sin pensar, me incorporo a la carretera. De repente, veo que el coche que venía detrás casi se empotra contra mi trasera, aunque logra esquivarme adelantándome por mi izquierda. De frente viene un vehículo por su carril, aunque también esquiva al que me está adelanta. Gran pitada y los tres continuamos con gran susto. La conciencia me dice que he sido imprudente e insensato, que en dos segundos he creado una situación de peligro que podía afectar gravemente a mí y a personas inocentes, con las que jamás he tratado, ni nunca daño me han hecho... Aún no siendo un asesino, estuve al menos a punto de provocar un homicidio no digo voluntario, pero sí irresponsable, una situación de enorme falta de respeto por la vida ajena. Y todo por querer imponer absurda e inconscientemente el 'yo primero', por no ceder el paso, por no perder un minuto, cuando a diario lo pierdo por cualquier tontería.
Esta carta es de disculpa a esas personas a las que casi les cuesta la vida haber tropezado conmigo. Lo siento de corazón. Pido perdón y quiero que esto sirva de lección a mí y a todos los impacientes y orgullosos incapaces de portarnos en carretera como nos comportamos en casa con los nuestros.-*José Luis López Martínez. Lo Pagán (Murcia).*

TELÉFONOS DE EMERGENCIA

112
Toda España.

900 123 505
DGT

913 35 45 45
Cruz Roja

091
Policía Nacional

092
Policía Local

062
Guardia Civil

945 28 20 00
País Vasco

088
Cataluña (Policía Autónoma)

LAS LETRAS DE LA ÚLTIMA MATRÍCULA (22/6/2005)

E **DLY**

VEHÍCULOS MATRÍCULADOS POR TIPOS (abril-mayo)

Total **418.101**


300.550 Turismos


71.304 Furgonetas y camiones


40.863 Motocicletas


3.670 Tractores industriales


776 Autobuses


938 Otros vehículos

Tasas DGT 2005

www.dgt.es/administracion/tasas.html

Trámite	€
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
Baja 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 jefaturas de Tráfico).

Estas informaciones, y otras más, pueden consultarse con más detalle en el teléfono de la DGT 900 123 505 y en estas direcciones:
INTERNET: http://www.dgt.es
TELETEXTO: TVE (p. 600), Tele 5 (p. 540) y A-3 (p. 410)
WAP http://www.dgt.es/index.wml
TELÉFONO MÓVIL: Movistar (nº 505, 404 y e-moción), Amena (2221) y Vodafone (141)

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

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

NOMBRE 1º APELLIDO 2º APELLIDO

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

POBLACIÓN | CÓDIGO POSTAL

PROVINCIA | **REFERENCIA**

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

POBLACIÓN | CÓDIGO POSTAL

PROVINCIA

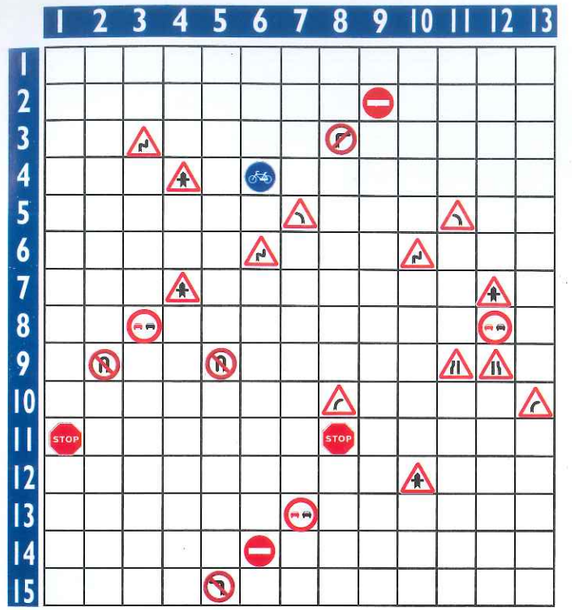
La Dirección General de Tráfico tiene inscrito el fichero de suscriptores de la revista "Tráfico" (cuya finalidad es disponer del mismo para facilitar la distribución de la citada revista) en el Registro de la Agencia de Protección de Datos, regulado por la Orden del Ministerio de Justicia e Interior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

Teléfonos de las ITV en las CC.AA.

Andalucía	95 504 86 10
Aragón	97 671 47 60
Asturias	98 526 58 24
Balears, Illes	97 120 70 61
Canarias	92 848 06 39
Cantabria	94 235 60 60
Castilla y León	98 341 42 42
Castilla-La Mancha	92 526 78 00
Cataluña	93 484 92 97
Extremadura	92 400 61 90
Galicia	98 154 55 76
Madrid	91 580 21 06
Murcia	96 836 20 11
Melilla	95 269 91 25
Navarra	94 842 64 75
País Vasco	94 302 25 18
Rioja, La	94 129 13 88
Valenciana, Com.	96 353 91 11

ARIAS

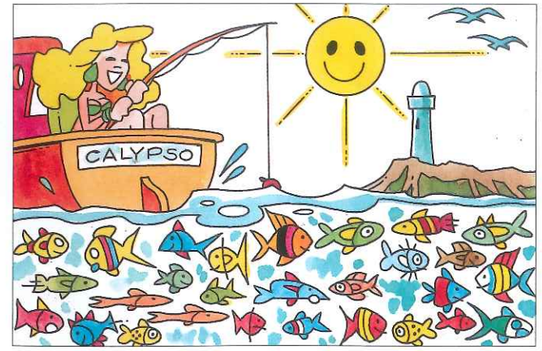
GRAN CRUCIGRAMA

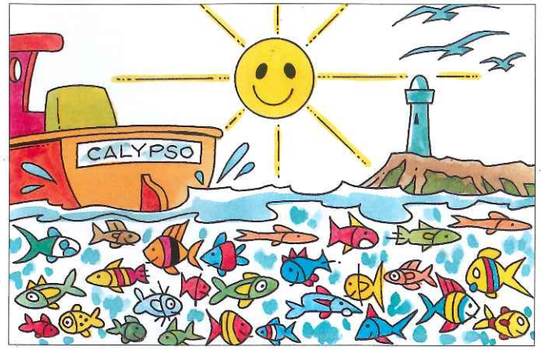


HORIZONTALES **1:** Sistemas tributarios.- **2:** Volverá a coser dos telas. Hongo de sombrerillo.- **3:** Río siberiano que desagua cerca de la ciudad de Tomsk. Esposa de Júpiter. Colección de mapas geográficos.- **4:** Ruin, despreciable. Consonante. En sentido figurado, y familiarmente, el que gobierna despóticamente.- **5:** Acaricien el pelo del bigote. Observe. Partícula inseparable privativa o negativa.- **6:** Unidad monetaria de Túnez. Hijo de Noé. De esta manera.- **7:** Composición lírica. Mamífero felino sudamericano. Consonante.- **8:** Divinidad egipcia. Hicieras adquirir cordura. Preposición.- **9:** Vocal. Símbolo químico del astatinio. Apéndice de olfato. Consonante.- **10:** Príncipe de los infiernos. Armazón de madera a modo de balsa para transportes fluviales.- **11:** Pusiese la mano encima. Sometiera un manjar a la acción del fuego.- **12:** Venciésemos, superásemos. Hogar.- **13:** Concejalas de un ayuntamiento. Asignara una pensión para cursar estudios.- **14:** Hotel de carretera para automovilistas. Sitio donde se echa el estiércol o la basura.- **15:** Agarraderos. Reductor en bóveda y fortificado para instalar artillería.

VERTICALES **1:** Poetas provenzales de la Edad Media. Nombre genérico de las piedras preciosas.- **2:** Enviada. Conjunto de cosas atadas.- **3:** En números romanos, al revés, ciento uno. Satélite de la Tierra. Estupefacta.- **4:** Arbusto buxáceo siempre verde. Siglas comerciales. Embísteles, acomételes.- **5:** Los que prestan dinero con excesivo interés. Relativo a la nariz.- **6:** Toma. Consonante. Comieses por la noche. Letra numeral romana.- **7:** Círculos o anillos de hierro o madera. Dejasen de desempeñar un cargo o empleo. Matrícula andaluza, en el anterior sistema de matriculación de vehículos.- **8:** Símbolo químico del calcio. Garantizar un documento con la propia firma. Proyectil de artillería.- **9:** Vocal. Causásela miedo o temor.- **10:** Molusco lamelibranquio comestible que vive adherido a las rocas. Vasija pequeña con asas. Hijo de Noé.- **11:** Río de la provincia de Burgos. En plural, nombre de letra. Destruida, arrasada.- **12:** Períodos que median entre dos puntos importantes de una acción o proceso. Monte donde, según la Biblia, se detuvo el Arca de Noé después del Diluvio.- **13:** Pertenecientes a una dinastía que gobernó Persia durante los siglos III al VII. Papagayo.

BUSCA LA DIFERENCIA





Tras toda una tarde de pesca desde el yate, Sonia ha logrado una pieza y se apresura a irse a casa para cocinarla. ¿Sabes ya de que pez se trata, comparando la viñeta superior con la inferior?

PRUEBA DE OBSERVACIÓN



La noche está de lo más agradable en Benidorm, por lo que Arantxa no se explica que la gente se recluya en sus habitaciones. ¿Cuál de los tres hoteles tiene más luces encendidas?

JEROGLÍFICO



¿A dónde vais con el Jaguar?

SOLUCIONES

AL JEROGLÍFICO: A una boda (a, u; nabo; da).
A LA PRUEBA DE OBSERVACIÓN: El hotel número 2.
AL BUSCA LA DIFERENCIA: El pez amarillo con cuatro puntos negros.
AL GRAN CRUCIGRAMA: 1: Tributaciones.- 2: Recosería. Seta.- 3: Om. Juno. Atlas.- 4: VII. R. Saltrapa.- 5: Atusen. Vea. An.- 6: Dinar. Cam. Asi.- 7: Oda. Ocelote. D.- 8: Ra. Asesaras. A.- 9: E. At. Naiz. S.- 10: Salamas. Zala.- 11: Tocase. Asara.- 12: Ganásemos. Lar.- 13: Edilas. Becara.- 14: Motel. Muladar.- 15: Asas. Casamata.



Ayer, Juan tuvo un accidente muy grave. Su casco le salvó la vida. Juan volvió a nacer. Y con él, todos los que le quieren. Al igual que Juan, 130 personas se hubieran salvado el año pasado si hubieran usado el casco. Llévalo siempre puesto.

MINISTERIO DEL INTERIOR

Dirección Gral. de Tráfico

NO PODEMOS PONERNOS EL CASCO POR TI.

VERANO 2005

Tráfico

Este suplemento corresponde a la revista TRÁFICO nº 173 de Julio-agosto de 2005



DESTINO: VACACIONES

TODAS LAS CLAVES PARA UN VIAJE SEGURO

- Cómo planificar el viaje
- Qué elementos revisar en el coche
- Qué hacer en caso de accidente
- Ideas para viajar con niños
- Mapa con las obras y puntos conflictivos
- Rutas para grandes desplazamientos
- Los itinerarios alternativos desde el Centro y Cataluña
- Los peores días y horas para viajar

... Y el consultorio imaginario de Ramón Arangüena

Textos: **J. M. Menéndez**. Dibujos: **Dlirios**. Fotografías: **Paul Alan Putnam.** Mapas: **Charo Laiz**



PREPARANDO EL VIAJE MÁS LARGO

Para los coches, el viaje de verano es 'la prueba de fuego': muchos kilómetros, más de los habituales, con calor, retenciones, vías poco conocidas... Planificar el recorrido, seguir ciertas normas en carretera y no olvidar nada importante evitará 'sustos'. Por ejemplo, el descanso del conductor, las paradas, conocer los riesgos de un viaje largo... Unas sencillas prácticas, pueden mitigar los problemas.

PLANIFICAR EL DESPLAZAMIENTO

■ **La lista.** Vaya preparando una lista con todo lo que tenga que hacer para preparar el viaje de vacaciones y así evitará que se le olvide algo. En ella no deben faltar el paso por el taller, la preparación de la documentación y los repuestos obligatorios del coche, la determinación del mejor recorrido hasta el destino, fijar la fecha y hora de salida, preparar el equipaje y colocarlo adecuadamente en el coche...



■ **El mejor camino.** Consulte una mapa de carreteras para fijar el mejor camino hasta nuestro destino. Vea también los que publicamos en este suplemento y podrá evitar retenciones, obras, puntos conflictivos, escoger las grandes rutas para llegar hasta el otro lado de España o encontrar una alternativa a un itinerario especialmente saturado. La web de la DGT (www.dgt.es) también tiene un servicio que le permite elaborar recorridos dando el punto de salida y de llegada y con varias preferencias (recorrido más corto, por el mayor número de kilómetros de autovía...)

■ **¿Qué día? ¿Qué hora?** Vea la información de estas mismas páginas sobre los días y horas que se prevén van a presentar problemas. Si puede elegir, evite los días y horas en que encontrará las vías más saturadas de tráfico. El teléfono de información gratuita de la DGT (900 123 505) también puede ayudarle.



Los 'papeles' y repuestos obligatorios

La normativa española obliga a todos los conductores de vehículos a llevar, como mínimo, algunos documentos –pueden sustituirse por fotocopias compulsadas– y repuestos y herramientas en el coche. En el caso más general (turismos) son:

DOCUMENTACIÓN

- Permiso de Conducción y de Circulación.
- Tarjeta ITV
- Recibo del seguro obligatorio

REPUESTO Y HERRAMIENTAS

- Juego de lámparas y herramientas necesarias para sustituirlas
- Dos triángulos de preseñalización de peligro
- Rueda de repuesto y herramientas para el cambio
- Un chaleco

PARA ANTES DEL VIAJE

■ **Pida hora en el taller.** La revisión del coche es fundamental y los talleres tienen, en estas fechas, una importante saturación. Por ello es conveniente pedir hora para hacer una revisión de los puntos fundamentales (ver páginas 6 y 7) y evitar 'sustos'.

■ **Prepare el equipaje.** Elimine del equipaje todas las cosas innecesarias o que no vaya a utilizar: así evitará sobrecargar el coche. Además, si comprueba que es demasiado para la capacidad de su vehículo, podrá instalar un portaequipajes o facturar algo al lugar de destino.



■ **'Papeles' y repuestos.** Compruebe que tiene en vigor todos los documentos necesarios y los repuestos que obligatoriamente debe llevar en el vehículo (ver recuadro). En caso contrario, tendrá unos días para completar o actualizar lo que le falte.

■ **Ropa de viaje.** Repase mentalmente qué ropa vestirá durante el desplazamiento. Debe ser cómoda, amplia, de fibras naturales y transpirable. No olvide el calzado: cómodo y que ajuste bien para evitar que se le salga o se enganche en algún pedal provocando un accidente.



■ **Prepare los complementos.** Prevea y prepare aquellos complementos que puedan hacer el viaje un poco más llevadero, en especial si viaja con niños: algún juguete, un DVD portátil, parasoles laterales, agua o refrescos, comida ligera o 'chuches', gafas de sol o de ver...





Mejor solo

Si viaja en más de un coche o con algunos amigos o familiares, evite ir juntos. Esto supone un enorme esfuerzo de concentración y, además, suele provocar la realización de algunas maniobras 'arriesgadas' para no perder al otro. Es mejor fijar, de antemano, puntos de encuentro y parada. Además, con los móviles, es muy fácil avisar de cualquier incidencia al otro vehículo.



LAS CARRETERAS MAS CONFLICTIVAS

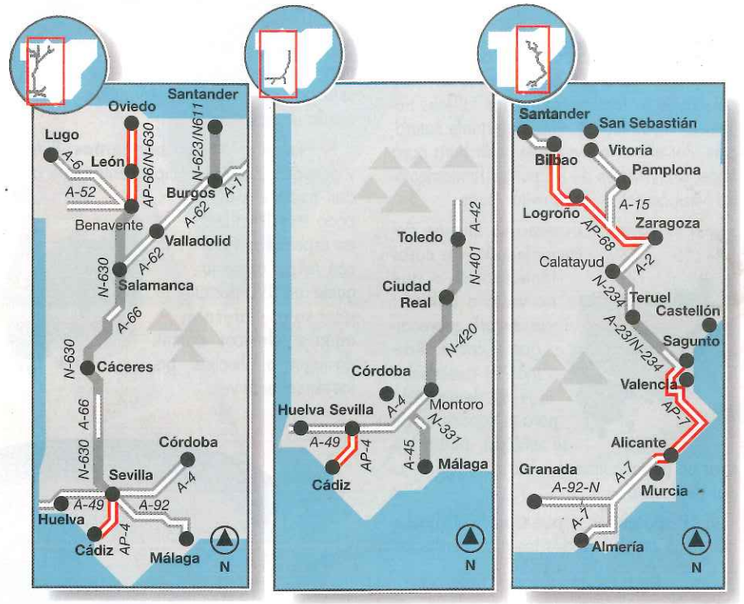
Accesos · Cruce · Desvío · Enlace · Fin autovía · Obras · Travesía

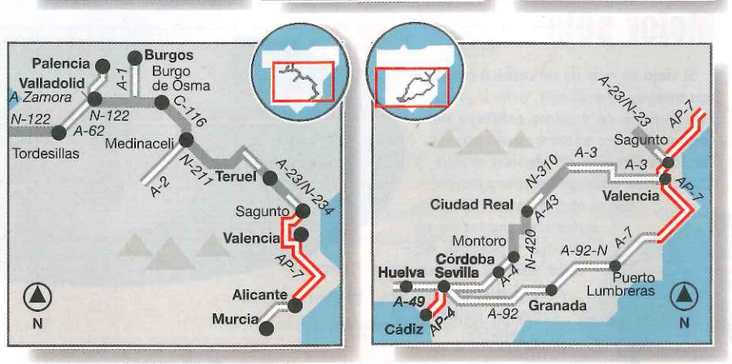
Retenciones · Peaje · Tráfico intenso · Semáforos · Trazado sinuoso

CARRETERA / POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
AP-2 (Zaragoza-El Vendrell-AP-7/El Papiol-Molins de Rei)	
El Vendrell (T)	
Molins de Rei-Barcelona-B-23 (B)	
AP-7 (La Jonquera-Puzol/Guadiaro)	
Maçanet de la Selva (GI)	C-35
Granollers-Sant Celoni-Hostalric (B)	
El Papiol (B)	AP-2
Martorell-Gelida (B)	
Vilafranca-Sta. Margarita (B)	
El Vendrell-Tarragona-L'Hospitalet (T)	
San Juan (A)	
AP-9 (A Coruña/Ferrol-Tui)	
A Coruña (C)	AC-11
Cecebre-Macenda-Teo (C)	
A-1 (Madrid-Burgos) N-I (Madrid-Irún)	
Algete-El Molar-Venturada (M)	
S. Agustín Guadalix (M)	ampliac.
Santo Tomé-Carabias (SG)	firme
Villalmanzo-Nudo Landa (BU)	firme
Burgos-Nudo Landa (BU)	A-62
Armiñón (VI)	A-1 y N-124
Armiñón-Iruña (VI)	calzada N-I
Iruña de Oca (VI)	N-102
Andoain (BI)	A-15
Pasaia-Pasajes (BI)	variante N-I
A-2 (Madrid-Zaragoza) N-II (Madrid-Zaragoza-La Jonquera)	
S. Fernando-Torrejón-Alcalá (M)	
Azuqueca-Guadalajara (GU)	en retorno
Zaragoza (Z)	circunvalación y
Arenys de Mar y Calella (B)	Travesía N-II
Tordera (B)	N-II con GI-600 (Can Bartoll)
Fornells Selva-Girona (GI)	tramo aeropuerto
Bascará (GI)	puente en N-II
A-3 (Madrid-Valencia)	
Madrid-Arganda (M)	M-45, M-50 y R-3

Cinco rutas para grandes desplazamientos

La DGT ha diseñado cinco grandes rutas, como alternativa a las más habituales, para dirigir el tráfico en los grandes desplazamientos: de Andalucía occidental a cornisa cantábrica, de Castilla y León a Levante, de Andalucía Oriental al País Vasco, La Rioja y Navarra, de Andalucía a Aragón y Cataluña, y de la zona centro (Madrid) a Andalucía occidental.





¿CUANTO FALTA?

Soluciones para que el viaje con niños sea menos aburrido

Viajar con niños siempre requiere una planificación especial: desde fijar las horas del viaje de acuerdo a sus necesidades de comida y sueño hasta llevar juguetes, juegos o música pensada para ellos para evitar el "me aburro" o el "¿queda mucho?" cada tres minutos.

Para que los niños viajen seguros lo, más seguro es que vayan siempre en un Sistema de Retención Infantil (SRI), la popular 'sillita', perfectamente abrochado. La DGT calcula que mitad de los niños que mueren en accidente de tráfico habrían salvado su vida de viajar en SRI. De hecho, casi la mitad de los que murieron en 2003 lo hicieron al salir despedidos del habitáculo del coche. La otra 'norma' fundamental es llevar algunos juguetes o juegos para evitar que los niños, por aburrimiento, pongan 'de los nervios' al conductor.

La Ley dice que los menores de 3 años deben utilizar siempre SRI, y que los mayores de 3 y que no superen la altura de 150 cm. deben utilizar un sistema de sujeción homologado a su talla y peso, en caso contrario, sentarse en los asientos traseros y usar el cinturón de seguridad de adulto. Recuerde que los coches que no dispongan de cinturones de seguridad atrás, no se consideran aptos para el transporte de menores de edad.

CÓMO DEBEN IR



■ **Siempre en sillita.** Elija el Sistema de Retención Infantil (SRI) en función del peso y talla –no de la edad, que sólo es orientativa– y siempre abróchelo e instálelo perfectamente. Recuerde que es responsabilidad del conductor que los niños viajen en un SRI adecuado o con el cinturón de seguridad en todos los turismos, incluidos los de alquiler.

■ **Nunca en brazos.** Al contrario de lo que piensan algunos, llevar a un niño en brazos es la forma más insegura de viajar para ellos: en un choque, por encima de 10 km/h, es imposible sujetar al bebé.



■ **Puertas con seguro.** Para evitar un 'susto' en pleno viaje, accione el sistema anti-apertura desde el interior. Así, mientras juegan, no podrán abrir la puerta.

■ **Ojo con las ventanillas.** Si no dispone de aire acondicionado, baje un poco las ventanillas, pero evite que quede hueco por el que ellos puedan sacar el brazo o el cuerpo y hacer una trastada.

■ **Parar y jugar.** Cada cierto tiempo, pare para que los pequeños pueden descansar y evadirse del viaje. Recuerde que vayan al baño en esas paradas para evitar repetirlas inncesariamente.

COSAS PARA ELLOS

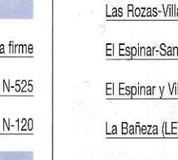
■ **Comida.** Unas galletas, algo de fruta o algún otro alimento pueden servir para aliviar la monotonía del viaje y evitar momentos tensos.

■ **Agua.** Los niños deben beber bastante agua o zumos para reponer líquidos. Pero si beben bastante, hay que prever paradas para hacer pis.

■ **'Chuches'.** Pueden ser un último recurso cuando los pequeños no aguantan más pero es un mal momento para parar.

■ **Juegos y juguetes.** Lleve el muñeco preferido del niño o prepare juegos para el viaje. Eso evitará que se aburran algún tiempo.

■ **Música o películas.** Lleve música adecuada para ellos o, incluso, algún DVD, ahora que existen en el mercado aparatos portátiles o que se enchufan al mechero del coche.



No obstante, recuerde que estos no deben verse desde el puesto del conductor.



Una silla para cada edad y peso

El Sistema de Retención Infantil (SRI) es conveniente elegirlo en función de la edad y el paso del niño. Esta es la clasificación en función de esas variables:

De 0 a 9 meses/0-10 kg (Grupo 0)
De 0-18 meses/0-13 kg (Grupo 0+)
De 9 meses a 3 años/9-18 kg (Grupo I)
De 3 a 6 años/15-25 kg (Grupo II)
De 6 a 12 años/22-36 kg (Grupo III)

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Tarancón-Honrubia (CU)		puntuales
Atalaya de Cañavate (CU)		A-31
Motilla del Palancar (CU)		viaducto
Chiva-Valencia (V)		A-7
A-30 (Albacete-Cartagena)		
Murcia (MU)		
Puerto de la Cadena (MU)		
Murcia-Baños (MU)		firme
Baños y Méndigo (MU)		C-3319 (San Javier)
Cartagena (MU)		Vía rápida La Manga
A-4 (Madrid-Sevilla) N-IV (Madrid-Cádiz)		
Madrid (M)		M-45 y R-3
Ontígola-Ocaña (TO)		en retornos N-301
Dos Barrios (TO)		R-4
La Guardia-Tembleque (TO)		mejora firme
Manzanares (CR)		A-43
Almuradiel (CR)		mejora calzada
Venta Cárdenas (CR)-Sta. Elena (J)		en
Córdoba (CO)		Ronda Exterior
Bellavista (SE)		mejora calzada en N-IV
El Cuervo (SE)		Travesía
A-42 (Madrid-Toledo)		
Getafe-Parla-Torrejón de Ardoz (M)		
Illescas-Olías del Rey (TO)		puntuales firme
A-45 (Antequera-Málaga)		
Casabermeja-Málaga (MA)		en túneles
Málaga (MA)		en
A-5 (Madrid-Badajoz-Frontera Portugal)		
Alcorcón-Móstoles-Navalcarnero (M)		
Talavera-Oropesa (TO)		puntuales firme
Mérida (BA)		mejora calzada
A-52 (Benavente-Vigo)		
Benavente-Colinas Tera (ZA)		mejora firme
Taboadela (OU)		en N-525
Ourense (OU)		N-120
A-55 (Vigo-Tuy)		
Vigo (PO)		AP-9 y AG-57
A-6 (Madrid-Villalba/Adanero-A Coruña)		
Las Rozas-Villalba (M)		
El Espinar-San Rafael (SG)		, túnel
El Espinar y Villacastín (SG)		N-VI
La Bañeza (LE)		mejora firme N-VI
Ponferrada (LE)		mejora firme



EL DECÁLOGO DE LA REVISIÓN

Algunos días antes del viaje de vacaciones conviene tener el coche revisado. Con tiempo suficiente, pida hora en un taller –tienen más trabajo en estas fechas–. No lo deje al azar, no vaya a quedarse 'tirado'. Por eso, y por seguridad, 'pase' escrupulosamente las revisiones periódicas recomendadas por el fabricante y acuda al taller si nota alguna anomalía. Estos son los elementos del coche que conviene comprobar antes del viaje veraniego.

1 Dirección. El volante permite llevar el vehículo en la dirección correcta. De ahí la importancia de su buen estado. Los síntomas a vigilar son: holguras, ruidos, dureza al girar, vibraciones, desgaste anómalo de los neumáticos...



2 Frenos. Son fundamentales para detener el vehículo y más, en condiciones de emergencia. Por ello, es preciso que estén en buen estado. Además, los fallos en frenos son la segunda causa de accidente por causa mecánica. Compruebe el estado de pastillas, zapatas, discos, nivel del líquido y demás elementos del sistema.



3 Neumáticos. Su desgaste o deterioro de los neumáticos son imperceptibles día a día, pero, entre los accidentes por fallo mecánico, son la primera causa. Su duración varía entre 30.000 y 50.000 kilómetros y la profundidad mínima legal del dibujo es de 1,6 milímetros. Compruebe su presión en frío –tenga en cuenta las condiciones de carga y recomendaciones del fabricante–, si existen cortes o están cuarteados, si el dibujo está muy desgastado o éste es irregular. Además, no conviene 'calzar' ruedas de distinta marca y características en el mismo eje.



4 Luces. Repase todo el sistema de alumbrado, incluido el de señalización. Haga que comprueben si están bien reglados los faros –si carga mucho atrás, éstos se levantan y pueden deslumbrar a otros vehículos de noche–. En todo caso, limpie bien los faros y compruebe que lleva los repuestos obligatorios.



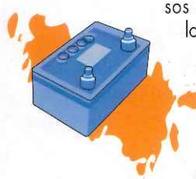
5 Amortiguadores. Fundamentales para la estabilidad del vehículo, su mal estado provoca aumento de la distancia de frenado, pérdida de adherencia en curva, aparición del acquaplanning a más baja velocidad y deslumbramiento a los demás conductores. Su vida útil ronda los 70.000 kilómetros, pero, en todo caso, haga que los revisen.



Aproveche las ofertas

Algunas de estas comprobaciones las puede hacer con facilidad un conductor normal (dibujo de los neumáticos y sustituirlos, altura de las luces, cambio de escobillas del limpiaparabrisas...), pero otras las debe realizar un taller especializado. En estas épocas siempre surgen ofertas en las que, por un precio módico, se controlan los principales puntos de seguridad.

6 Batería. Aunque se trate de una batería sin mantenimiento, revise los vasos –nivel de líquido– y los bornes –sulfatado–, incluso la carga, para detectar cualquier anomalía. Las averías de este elemento suelen ser las que más coches dejan 'tirados' en carretera.



7 Niveles, cables y correas. El coche tiene 'líquidos' tan fundamentales como el del sistema de frenado, aceite del carter, el del 'limpia' –añada un poco de detergente– o el de la batería cuyos niveles debe vigilar periódicamente, pero en especial antes del viaje. Revise también las correas –estado y tensión– para evitar sorpresas desagradables. Pregunte en el taller si debe cambiar la correa de distribución, para evitar problemas mayores en el motor, y el cableado eléctrico.



8 Aire acondicionado. El buen funcionamiento del aire acondicionado ayuda a disminuir la fatiga y, por tanto, a mejorar la seguridad. Es aconsejable conectarlo unos minutos durante el invierno. Aproveche la revisión de verano para comprobar la carga del gas –cada 2/3 años necesita recargarse– y la temperatura de salida del aire, alrededor de 8º C. No olvide que hay que reponer periódicamente algunos filtros: el del aire, del motor, del polen... Pregunte en su taller.



9 Lunas y limpiaparabrisas. Todos los elementos transparantes deben estar perfectamente limpios. Una luna rajada o con impactos puede provocar una situación de riesgo. Además, llevarlas rayadas, con adornos o pegatinas, disminuye su visibilidad. No deje que la suciedad –mosquitos, polvo...– se acumule en el cristal o en las gomas de los limpiaparabrisas. Cambie las escobillas si están cuarteadas.





10 Carburación. Una buena puesta a punto de la carburación/inyección, así como bujías, no sólo reducirá consumo y contaminación, sino evitará quedarse 'tirado'.



CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Becerreá (LU)		drenaje
Nadela (LU)		LU-546
Ceao (LU)		N-VI
Betanzos (C)		AP-9
Piadela-Espíritu Santo-Iñas (C)		N-VI calzada
A Coruña (C)		Perillo
A-62 (Burgos-Aldehuela)		
Burgos (BU)		Nudo Landa
Villagonzalo (BU)		mejora calzada
Buniel (BU)		N-620 circunvalación
Cabezón-Valladolid (VA)		N-620 mejora seguridad
Valladolid (VA)		N-620 Travesía
Arroyo-Tordesillas (VA)		
Salamanca (SA)		variante
Martín Yeltes-Ciudad Rodrigo (SA)		N-620 calzada
A-67 (Palencia-Santander)		
Palencia-Frómista (P)		autovía
Mataporquera-Reinosa (C)		autovía
A-7 (Tarragona-Algeciras)		
Almenara (CS)		
Manises (V)		A-3
Elche (A)		de
Murcia (MU)		A-30 (Espinardo)
S. Pedro Alcántara (MA)		Travesía
Guadalmar (MA)		
Málaga (MA)		Rondas, Virreinas
Algeciras (CA)		A-381
A-8 (Irún-Gijón)		
Irún (SS)		Paso Biriatou
Irún-Oiartzún (SS)		mejora calzada
S. Sebastián/Donostia (SS)		en variante
Zarautz (SS)		
Santurtzi-El Haya (BI)		
Castro Urdiales-Guriezo (S)		túneles de Hoz
Laredo (S)		
A-92 (Sevilla/Almería)		
Almería (AL)		variante
C-31 (Barcelona-El Vendrell)		
Barcelona (B)		Norte y Sur
Prat Llobregat-Castelldefels-Costas Garraf (B)		
Cubelles (B)		Travesía
Cunit y Segur Calafell (T)		Travesía

EMERGENCIAS

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

DE INFORMACIÓN

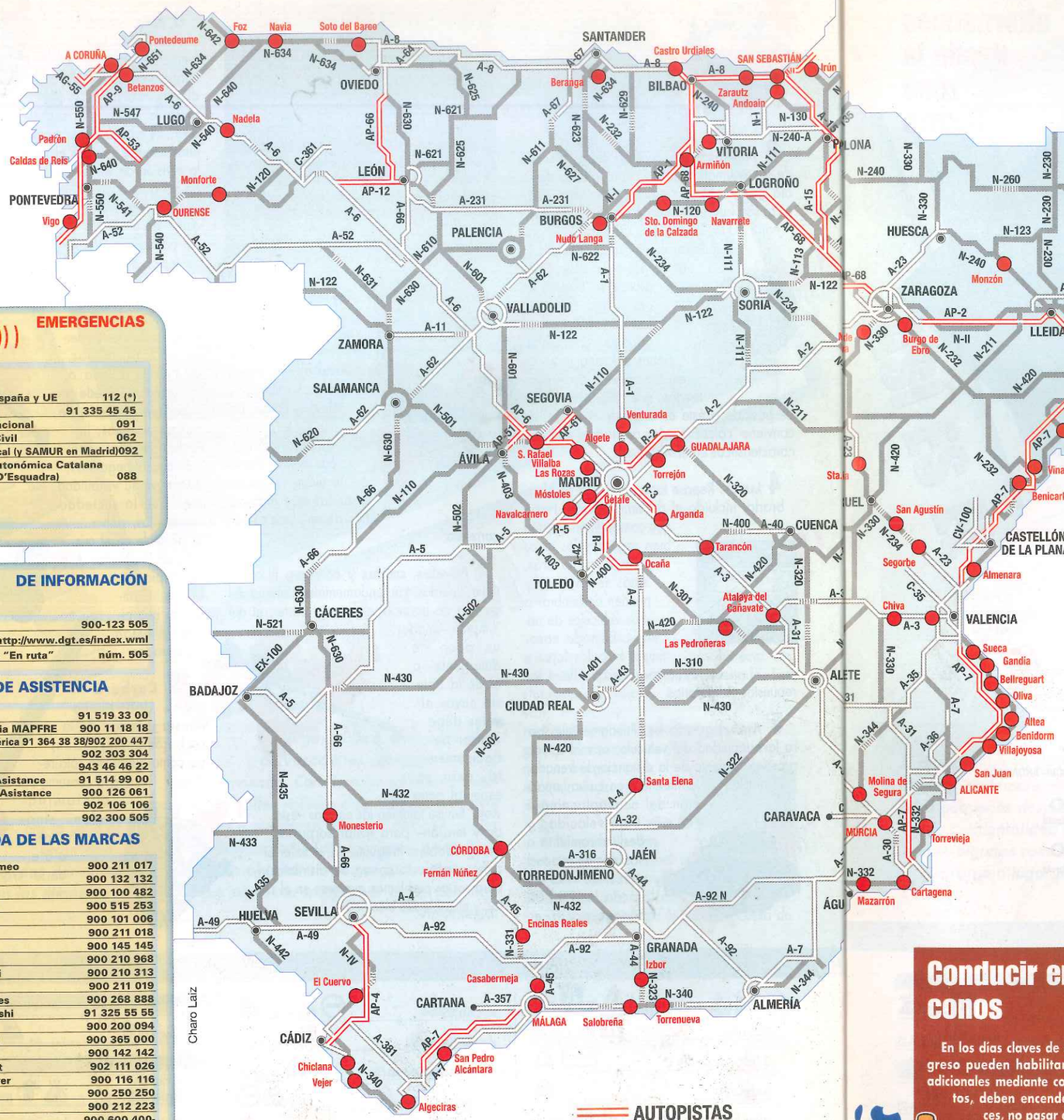
DGT	900-123 505
wap	http://www.dgt.es/index.wml
Movistar "En ruta"	núm. 505

DE ASISTENCIA

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

AYUDA DE LAS MARCAS

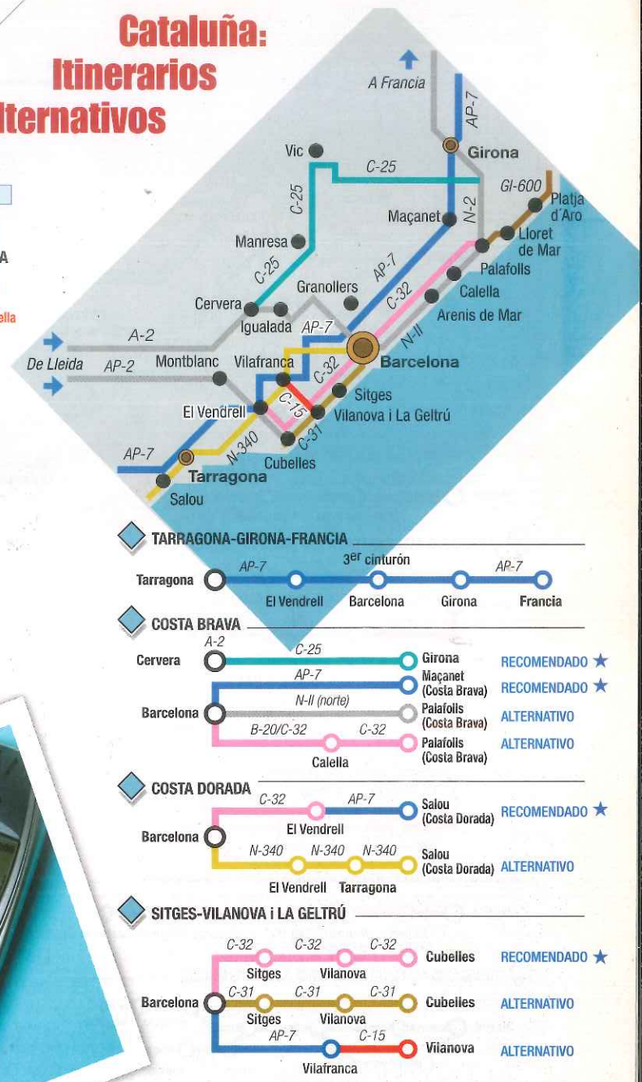
Alfa Romeo	900 211 017
Audi	900 132 132
BMW	900 100 482
Citroën	900 515 253
Daewo	900 101 006
Fiat	900 211 018
Ford	900 145 145
Honda	900 210 968
Hyundai	900 210 313
Lancia	900 211 019
Mercedes	900 268 888
Mitsubishi	91 325 55 55
Nissan	900 200 094
Renault	900 365 000
Opel	900 142 142
Peugeot	902 111 026
MG-Rover	900 116 116
Skoda	900 250 250
Saab	900 212 223
Seat	900 600 400- 900 300 505 (veh. matric. 2003)
Suzuki-Santana	900 225 522
Toyota	900 101 575
Volkswagen	900 100 238
Volvo	900 115 115



AUTOPISTAS
AUTOVÍAS
NACIONALES
TRAMO EN OBRAS
PUNTOS CONFLICTIVOS

Estos datos han sido recopilados por la Subdirección General Adjunta de Circulación de la Dirección General de Tráfico (DGT) con información de las Jefaturas Provinciales de Tráfico, Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco y Servei Catalá de Tránsit de la Generalitat de Cataluña.

Cataluña: Itinerarios alternativos



TARRAGONA-GIRONA-FRANCIA

Tarragona — AP-7 — El Vendrell — 3er cinturón — Barcelona — AP-7 — Girona — AP-7 — Francia

COSTA BRAVA

Cervera	A-2 / C-25	Girona	RECOMENDADO ★
Barcelona	AP-7	Maçanet (Costa Brava)	RECOMENDADO ★
Barcelona	N-II (norte)	Palafolls (Costa Brava)	ALTERNATIVO
Barcelona	B-20/C-32 / C-32	Palafolls (Costa Brava)	ALTERNATIVO

Calella

COSTA DORADA

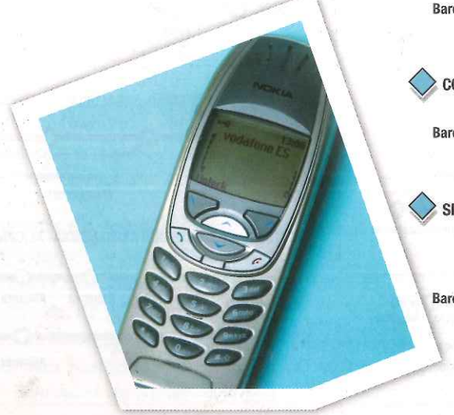
Barcelona	C-32 / AP-7	Salou (Costa Dorada)	RECOMENDADO ★
El Vendrell	N-340 / N-340 / N-340	Salou (Costa Dorada)	ALTERNATIVO

El Vendrell Tarragona

SITGES-VILANOVA i LA GELTRÚ

Barcelona	C-32 / C-32 / C-32	Cubelles	RECOMENDADO ★
Sitges Vilanova	C-31 / C-31 / C-31	Cubelles	ALTERNATIVO
Sitges Vilanova	AP-7 / C-15	Vilanova	ALTERNATIVO

Vilafranca



Conducir entre conos

En los días claves de salida y regreso pueden habilitarse carriles adicionales mediante conos. En estos, deben encenderse las luces, no pasar de 80 km/h y mantener a rajatabla la distancia de seguridad.

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
C-32 (El Vendrell-Palafolls)		
	Sant Boi-Castelldefels (B)	
	Mongat-Vilassar-Arenys (B)	
C-16 (Barcelona-Puigcerdá)		
	Navàs-Berga (B)	autovía Baix Llobregat
N-110 (Soria-Plasencia)		
	Alcubilla-Aldea (SO)	mejora calzada
	Villacastín (SG)	variante N-VI
	Ávila (AV)	circunvalación
N-111 (Medinaceli-Pamplona)		
	Radona (SO)	mejora trazado
	La Poveda de Soria (SO)	túnel Piqueras
	Albelda Iregua-Logroño (LO)	
	Viana-Zizur (NA)	mejora calzada
N-120 (Logroño-Vigo)		
	Navarrete-Nájera (LO)	
	S. Domingo (LO)	Travesía LR-111

Itinerarios alternativos desde la zona Centro



ITINERARIO ALTERNATIVO A A-5 (MADRID-EXTREMADURA)

ITINERARIO ALTERNATIVO A AP-6/A-6 (MADRID-A CORUÑA)



ITINERARIO ALTERNATIVO MADRID-COSTA DE CASTELLÓN



ITINERARIO ALTERNATIVO MADRID-ALICANTE/MURCIA



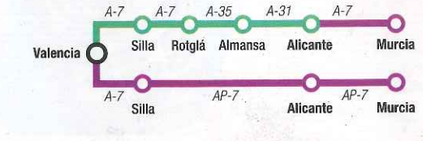
ITINERARIO ALTERNATIVO MURCIA-MADRID



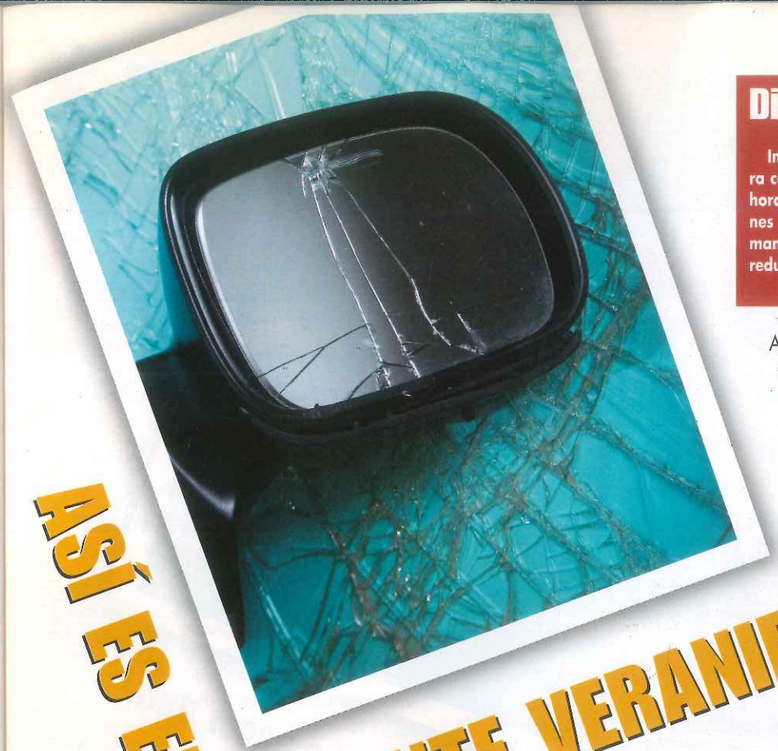
ITINERARIOS MADRID-ANDALUCÍA



ITINERARIOS ALTERNATIVO VALENCIA- ALICANTE- MURCIA- ANDALUCÍA



CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Villalbilla-Tardajos (BU)	ferrocarril
	Monforte (LU)	con LU-601 (Castro Caldelas)
	El Barco (OU)	ampliación calzada
	Ourense (OU)	en
N-122 (Zaragoza-Portugal por Zamora)		
	Ágreda (SO)	variante
	Peñafiel-Tudela Duero (VA)	mejora calzada
	Tordesillas-Pedrosa (VA)	mejora calzada
	Coreses-Zamora (ZA)	
N-145 (La Seu d'Urgell-Frontera Andorra)		
	La Seu d'Urgell-Andorra (L)	Andorra
N-232 (Vinaroz-Santander)		
	El Burgo de Ebro (Z)	Travesía
	Cortes-Fontellas (NA)	mejora calzada
	Agoncillo-Logroño (LO)	
	Pino Bureba-Oña (BU)	por desprendimientos
N-234 (Sagunto-Burgos)		
	Segorbe (CS)	A-23
	Segorbe-Río Palancia-Viver-Barracas (CS)	autovía A-23
	Lím. prov. Castellón-S. Agustín (TE)	
	Formiche-Puebla Valverde-Sarrión (TE)	A-23
	Santa Eulalia (TE)	autovía A-23
	Abejar-Navaleno (SO)	ampliación carriles



ASÍ ES EL ACCIDENTE VERANIEGO

Julio y agosto son los peores meses del año

El mayor número de movimientos de vehículos –debido, fundamentalmente, a las vacaciones, aunque también a los pequeños desplazamientos– incrementa los índices de accidentalidad de los meses de julio y agosto. De hecho, algunas comunidades autónomas, receptoras de turismo o lugar de paso, ven multiplicado su índice habitual de accidentalidad

Diga no a la prisas

Imponerse una hora fija de llegada, reservar mesa para comer en un lugar determinado o tratar de cumplir un horario estricto de viaje es muy peligroso. Estas cuestiones pueden llevar a realizar maniobras incorrectas o a mantener velocidades superiores a las permitidas, lo que reduce su seguridad.

Aunque el verano de 2004 fue el mejor, en cuanto a accidentalidad –con el menor número de accidentes y de víctimas mortales–, de los últimos 25 años, los meses de julio y agosto son, tradicionalmente, los peores del año a estos efectos.

En julio y agosto de 2004 se produjeron 606 accidentes mortales (-14,8% respecto a 2003) que causaron 712 muertos (-16,3%), 362 heridos graves (-24,6%) y 414 heridos leves (-16,2%), según los datos, excepto Cataluña y País Vasco, de accidentes mortales a 24 horas. Pero estos datos, en algunas comunidades autónomas supone superar –en algún caso doblar– su promedio mensual de mortalidad. Así, durante julio y agosto de 2004, el mayor número de muertos se produjo en Andalucía, Castilla y León, Valencia y Cataluña, zonas receptoras de turismo o de paso del mismo.



Las causas de la accidentalidad suelen ser siempre las mismas, y los datos del verano de 2004 lo confirman. La distracción del conductor está a la cabeza (28,7%) seguida de la velocidad inadecuada (18%), maniobras anti-reglamentarias (17,5%) e invasión de la izquierda (8,6%).

Los turismos son, lógicamente, los vehículos más implicados en la accidentalidad del verano y, en cuanto al escenario, la mayoría de los accidentes se producen en carreteras convencionales y bajó, en 2004, espectacularmente (–45%) en autopistas de peaje. Por último, en cuanto a las horas de mayor siniestralidad, la franja de 7 de la mañana a 2 de la tarde reúne el mayor número (32%).

N-240 (Tarragona-San Sebastián)		
	Monzón (HU)	Travesía
	Noain-Monreal (NA)	mejora calzada
N-260 Eje Pirenaico (Portbou-Sabiñánigo)		
	Portbou-Colera (GI)	mejora calzada
	Argelaguer-Montagut (GI)	A-26
	Campo-Ainsa (HU)	ampliación calzada
N-301 (Ocaña-La Roda)		
	Las Pedroñeras (CU)	Travesía
	Las Pedroñeras-Cruces S. Clemente (CU)	firme
	Cruce San Clemente (CU)	paso superior
N-320 (Albacete-Burgos por Guadalajara)		
	Lím. prov. Albacete-Quintanar Rey (CU)	firme
	Motilla del Palancar (CU)	viaducto
	Guadalajara (GU)	calzada y viaducto
N-323 (Bailén-Motril)		
	Izbor-Salobreña (GR)	
	Izbor-Vélez de Banaudalla (GR)	desdob. calzada
N-330 (Alicante-Francia por Zaragoza)		
	María de Huerva (Z)	Travesía
	Zaragoza (Z)	autovía A-23
N-331 (Córdoba-Antequera)		
	Fernán Núñez (CO)	Travesía
	Aguilar Frontera-Lucena (CO)	A-45. Entrada y salida



LAS REGLAS DEL VIAJE

Todo lo que se debe hacer durante el trayecto a la playa

Llegó el gran día... Elegidos día y hora de salida, realizada la revisión del coche, colocado el equipaje, arrancamos... Pero aún nos queda el viaje. Sepa qué hacer para que este sea menos aburridos –sobre todo si viaja con niños– y, lo más importante: más seguro.

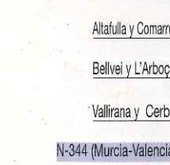
ANTES DEL VIAJE

■ **Duerma suficiente.** Estar descansado es fundamental para retrasar la aparición de la fatiga y mantener la concentración. De lo contrario, ésta y la somnolencia aparecerán y, con ellos, la sombra del accidente. No lo olvide: las distracciones son la principal causa de accidente en verano.

■ **Equipaje bien colocado.** Procure repartir el peso de equipaje y pasajeros en ambos lados del coche y los bultos más pesados, en la parte más baja, y sujetos en los puntos previstos del maletero para que ningún bulto 'baile'.

■ **Ningún objeto suelto.** No deje objetos sueltos en las bandejas delantera o trasera: en caso de frenazo o accidente, pueden convertirse en "proyectiles" y golpear a algún ocupante.

DURANTE EL VIAJE



■ **El cinturón, abrochado.** Antes de arrancar, todos los ocupantes deben llevar 'atado' el cinturón. Incluso conviene abrochar los de los asientos posteriores, aunque no vaya nadie, si se lleva equipaje en el maletero. Ayudaría a retener el equipaje en caso de colisión.

■ **Guarde la distancia.** Mantener una distancia adecuada con el vehículo precedente es garantía de seguridad. Para saber si es la correcta, tome una referencia (señal, farola...) y, cuando el coche anterior la sobrepase, cuente: mil ciento uno, mil ciento dos... Si al llegar a mil ciento tres, usted ha llegado a la referencia, va muy cerca.

■ **Primero, mirar.** Antes de realizar cualquier maniobra (adelantamiento, cambio de dirección...) siga la regla: mirar, señalizar y ejecutar. Importante utilizar los intermitentes

■ **Parar cada 2-3 horas.** Pare cada 300 kilómetros o cada 2 ó 3 horas y descanse 10-15 minutos. Estire las piernas, vaya al lavabo, deje a los chicos jugar...

■ **Cafés, los justos.** Combatir el sueño o el cansancio a base de café es engañoso, ya que su efecto estimulante produce una falsa mejora en el rendimiento al volante.

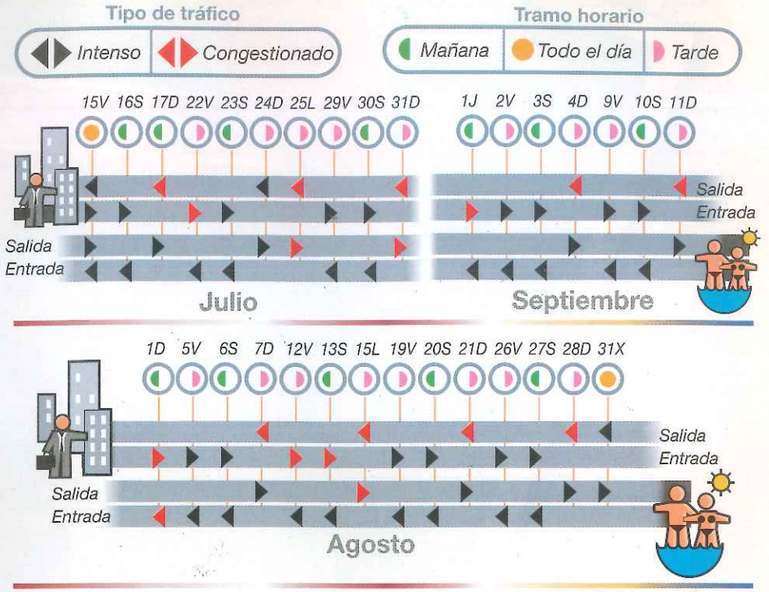
■ **Comidas ligeras.** No convienen las comidas copiosas o grasientas: producen somnolencia. Pasar hambre tampoco es la solución, pues puede adelantar la aparición de fatiga. Beba agua abundante, zumos o refrescos –mejor sin gas– para combatir la fatiga muscular. Y evite el alcohol.

Mantenga la atención

Según el INTRAS, en las carreteras conocidas se llega a conducir de forma semi-automática, reduciendo mucho los niveles de alerta. Para evitar este peligro:
- **Procure mantener la atención**
- **Cambie cada cierto tiempo de velocidad**
- **Cerca del destino, aumenta la alerta, pero ¡ojo! también la velocidad y, con ello, el peligro**



LOS DÍAS MÁS CONFLICTIVOS



CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Encinas Reales (CO)	Travesía	
Lucena-Antequera (CO)		autovía A-45
N-332 (Cartagena-Valencia)		
Mazarrón (MU)	Travesía	a Águilas
Torrevieja (A)		a playas
Alicante (A)	Travesía	a playas
Campello y Villajoyosa (A)	Travesía	
Benidorm (A)		
Altea (A)	Travesía	
Oliva, Bellreguart, Gandía y Sueca (A)	Travesía	
N-340 (Cádiz-Barcelona)		
Chiclana-Conil-Vejer (CA)		
Tarifa y Algeciras (CA)		
Algeciras (CA)		paso inferior
Lím. prov. Málaga-Almuñécar (GR)		autovía
Salobreña (GR)		N-323
Torrenueva (GR)	Travesía	
Albuñol-Lím. prov. Almería (GR)		autovía
Almería (AL)		variante
Peníscola (CS)		
Benicarló y Vinaroz (CS)	Travesía	playas
L'Aldea, Miami Platja y Cambrils (T)	Travesía	
Altafulla y Comarruga (T)		playas AP-7 y C-32
Bellvei y L'Arboç	Travesía	
Vallirana y Cerbelló (B)	Travesía	
N-344 (Murcia-Valencia por Yecla)		
Alcantarilla (MU)		A-7
Javalí Nuevo (MU)	Travesía	
Molina de Segura (MU)		A-30
Jumilla (MU)		Polígono Industrial
N-400 (Toledo-Cuenca)		
Toledo-Ocaña (TO)		puntuales calzada
Alcázar Rey-Horcajada-Abia (CU)		autovía A-40
N-420 (Córdoba-Tarragona por Cuenca)		
Puertollano-Poblete (CR)		autovía A-41
Ciudad Real-Carrión Calatrava- (CR)		A-43
Mota del Cuervo (CR)		mejora calzada
N-430 (Badajoz-Valencia por Almansa)		
Damiel-Manzanares (CR)		A-43
N-501 (Ávila-Salamanca)		
Ávila-Narrillos (AV)		autovía
Salamanca (SA)		
N-521 (Trujillo-Portugal)		
Cáceres (CC)		autovía A-66



AYUDA POR FAVOR

Qué hacer ante un accidente o avería, cómo llamar por un Poste SOS...

Si a pesar de todos los consejos y precauciones sufre un accidente o una avería, sepa cómo debe actuar y qué pasos debe seguir para que su parada en carretera no se convierta en un accidente más grave o cómo debe actuar frente a un herido.

Siempre que se produzca una situación de emergencia por accidente es fundamental seguir un procedimiento, cuya norma nmemotécnica es PAA: Proteger, Avisar y Ayudar. Y, en este caso, el orden de los factores es fundamental, ya que puede evitar que se produzcan más accidentes.

1º Proteja el lugar para evitar nuevos accidentes.

■ Aparque fuera de la carretera, encienda las luces de emergencia y coloque los triángulos de preseñalización (ver recuadro).

Las mayores causas de avería

El ADAC, el mayor club automovilístico de Alemania, acaba de hacer público su informe anual sobre asistencias en carretera, de los que pueden deducirse las partes del coche que más fallan. El sistema eléctrico es, con diferencia, el más 'fallón' (36%), ya que duplica a la siguiente causa de averías, el sistema de encendido (16%).

Lo que más falla	%
Sist. eléctrico	36
Encendido	16
Motor	9
Ruedas/Neumáticos	6
Refrigeración	7
Inyección	5
Alimentación	6
Transmisión	6
Otros	9



■ Compruebe si hay riesgo de despeñamiento o de derrame de líquidos inflamables... Quite el contacto del vehículo accidentado, ponga el freno de mano y hable con las víctimas para evaluar su estado.

2º Avise, a través de un Poste SOS o del teléfono móvil, de la incidencia, indicando el lugar donde se ha producido (carretera, kilómetro...), tipo de accidente, número de vehículos y de víctimas y su aparente estado.



3º Actúe sobre los heridos. Pero tenga en cuenta que hay cosas que no debe hacer y otras que sí.

No debe...

- Darles agua, comida o medicamentos
- Sacarlos del vehículo, salvo ante riesgo de incendio o atropello...
- Trasladarlos en su automóvil
- Quitar el casco a un motorista

Sí puede...

- Colocar un pañuelo o apósito sobre hemorragias y presionar –para evitar la salida de sangre–, pero no hacer torniquetes (salvo amputación de extremidades)
- Si el herido no respira, comprobar si la lengua u otro objeto extraño obstruye el paso de aire. Hágale la respiración artificial, pero sin moverlos del sitio.
- Si está inconsciente y no respira ni tiene pulso, puede sacarlo del coche manteniendo recto el eje cabeza-cuello-columna e intercarlar dos boca-a-boca con 15 masajes cardíacos.



Poste SOS. A cualquier hora y todos los días del año se puede solicitar ayuda (mecánica o sanitaria) a través de los Postes SOS. Estos están instalados en las principales carreteras, autovías y autopistas.

■ Diríjase hacia el Poste más cercano –las señales le indicarán las dirección– caminando por la parte exterior del arcén. Lleve la documentación del coche, ya que le pedirán algunos datos del seguro.

■ Pulse el botón y escuchará una voz que confirmará que su llamada ha sido recibida.

■ Espere a que un operador se ponga al habla y facilítele todos los datos que le pida.

■ Por último, espere que le confirmen el envío de la ayuda.

Así se colocan los triángulos

En caso de accidente, avería o de cualquier detención del vehículo en la carretera debe señalizar su presencia con los triángulos reglamentarios. Le recordamos cómo debe colocarlos, pero ¡recuerde! antes de bajar del vehículo, colóquese el chaleco: no sólo evitará la multa, sino que, advertir su presencia, puede salvarle la vida.



En carreteras de doble sentido:

- Coloque un triángulo detrás del vehículo a 50 metros y otro delante, a la misma distancia, de manera que ambos sean visibles desde 100 metros antes.

En autopistas y autovías:

- Sólo es necesario colocar un triángulo detrás, como mínimo a 50 metros.

Ojo con la grúa. Si lo que le sucede es una avería que no le permita llegar hasta el taller más cercano, deberá llamar a una grúa para ayudarle.



■ Si tiene póliza de asistencia en viaje contratada con su seguro, llame a su compañía. Compruebe, antes de cargar su coche, que la grúa es la que le envía su aseguradora.

■ Si no tiene contratado este servicio, llame a la grúa, pero, antes de subir el vehículo, pida las tarifas y sólo si está de acuerdo, autorice el remolque.

■ Pida siempre factura del servicio que detalle el precio básico, el precio por kilómetro, la distancia recorrida, los posibles recargos... No firme ningún albarán sin el precio final; y si la factura no se corresponde con lo firmado, denúncielo.

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
N-541 (Ourense-Pontevedra)		
	Maside (OU)	
	Carballino-Las Santas (OU)	mejora calzada
	San Jorge-Dorna (PO)	en Travesía
N-550 (A Coruña-Tuy)		
	A Coruña (C)	en AC-11
	Sigrás (C)	en A-6
	Milladoiro (C)	Travesía en Santiago
	Padrón (C) y Caldas de Reis (PO)	Travesía
	Paredes-Cesantes (PO)	mejora calzada
N-601 (Adanero-León por Valladolid)		
	Valladolid-Zaratán (VA)	vía servicio
	Mansilla de las Mulas (LE)	paso inferior
	Golpejar (LE)	y rotonda
N-603 (San Rafael-Segovia)		
	San Rafael (SG)	AP-6
	Otero-Ortigosa-Segovia SG)	puntuales firme
	La Losa (SG)	apliación carriln
N-623 (Burgos-Santander)		
	Escalada (BU)	firme
N-629 (Burgos-Santoña)		
	Traspaderne-Medina Pomar (BU)	firme
	Traspaderne-Aguera (BU)	seguridad y señal.
N-630 (Gijón-Sevilla)		
	Roales-Zamora (ZA)	calzada
	Salamanca (SA)	circunvalación Sur
	Salamanca-Cuatro Calzadas (SA)	
	Casar-Cañaveral (CC)	autovía A-66
	Monesterio (BA)	Travesía
N-632 (Ribadesella-Luarca)		
	Carcedo y Soto del Barco (O)	
	Soto del Barco-Canero (O)	autovía A-8
N-634 (San Sebastián-Santiago)		
	Beranga (S)	Travesía
	Navia (O)	Travesía A-8
	Ribadeo (LU)	N-642 (Foz-Espiñeira)
	Villalba (LU)	calzada
N-640 (Vegadeo-Vilagarcía de Arousa)		
	Caldas de Rei (PO)	Travesía playas
N-651 (Betanzos-El Ferrol)		
	Pontedeume (C)	



CONSULTORIO IMAGINARIO



Ramón ARANGÜENA

- Con el calor del verano el asfalto se derrite y las señales horizontales pierden su linealidad y paralelismo, con el consiguiente peligro. Siempre me he preguntado: si las cebras son blancas con rayas negras ¿ocurre lo mismo con los pasos de cebra?

- Me alegra de que me haga esta pregunta. En el Congreso Internacional sobre Pasos de Peatones celebrado en las Vegas, en 1987, se estipuló que la superficie de blanco había de ser igual a la del asfalto que quedara al descubierto. Más tarde, en el congreso de Río de Janeiro, se decidió que para ahorrar pintura se podría reducir su uso hasta un tercio de la superficie. Posteriores congresos en las Bahamas y Hawai redujeron la superficie blanca pintada hasta casi desaparecer, cosa que ocurrió en el congreso de Venecia, a imitación de la solución local. Actualmente se ha preferido suspender los congresos como medida de ahorro para tratar de ampliar la superficie pintada.

- Se rumorea que después del verano se va a prohibir fumar en los coches. ¿Hay algo de verdad en ello?

- Es cierto ese rumor. Existe el peligro de la distracción y la caída de cenizas encendidas en el pantalón, falda o falda pantalón, que pueden provocar una accidente. Posiblemente en septiembre se prohíba el encendido y disfrute de cigarrillos –especialmente tabaco negro– en cualquier tipo de vehículo, salvo motos con cenicero homologado y la zona de carga de los camiones frigorífico. Sin embargo se va a permitir el sistema 'cigarrillos libres' mediante el cual los vehículos dotados de climatizador poseerán también una salida de humos directa e interna que abastecerá de humo y nicotina al habitáculo sin necesidad de soltar el volante. El uso indiscriminado de coches descapotables durante las vacaciones estivales tan perjudicial porque al echarse la ceniza al exterior se indican con la mano giros inexistentes- impide aplicar este sistema.

- ¿Es cierto que con el permiso por puntos obtendremos premios?

- Es cierto. Cada año sin infracción el conductor acumulará cien puntos que podrá canjear en una ventanilla especial de la DGT de su localidad, eligiendo entre un amplio catálogo de productos como gorras de playa, manos libres, berbiquíes, tapacubos, gafas solares, mantecadas de Astorga y un sin fin de regalos más.

- Yo sólo uso el coche para ir al trabajo pero en vacaciones me arriesgo a cruzar viaductos, surcar puertos de montaña y atravesar el interior de las montañas. Mi temor es: si circulo por un túnel insuficientemente iluminado y, debido a esta circunstancia, me pierdo ¿podría utilizar el móvil de manera excepcional para que vengan a rescatarme?

- Pues va a ser que no. Jamás se puede utilizar el móvil conduciendo y menos en sitios con poca cobertura o ninguna.

- A mi marido le encanta pasar la ITV antes de irse de vacaciones, y hasta dos veces si puede, pero resulta que hace unos meses –animado por los hijos– se compró un coche nuevo. En Semana Santa ha ido a hacer la revisión y, para su desgracia, no se lo han aceptado. Ayer lo intentó de nuevo con el barullo de las revisiones para el verano y ni por esas. Desde entonces no levanta cabeza. ¿Qué puedo hacer?

- Mucha gente disfruta teniendo a punto su vehículo de toda la vida. Lo mejor es que rebusque en el mercado de coches de segunda mano, o de tercera si el vicio es muy grande.

- Las rotondas se construyeron para evitar retenciones, pero cada día los conductores las toman a más velocidad. ¿No podríamos volver a los cruces con semáforos?

- No, pero en algunos ayuntamientos playeros, se está experimentando el uso alternativo de rotondas-sorpresa con el giro a la izquierda 'a la inglesa', en sentido de las agujas del reloj, para evitar rutinas y obligar a prestar más atención. Los resultados, al parecer, son espectaculares.

"Cada año sin infracciones, 100 puntos de regalo. La DGT los canjeará por gorras de playa, tapacubos..."

**** Ramón Arangüena posee no sólo el prestigioso carné B sobre fondo rosa que le permite conducir coches, motocarros y hasta motos de 125 cc. También se encuentra en posesión de una amplia colección de más de siete miniaturas de coches de todas las épocas.***