TRÁFICO y Seguridad Vial
www.dgt.es/revista
AÑO XXV ● Nº 197 / 2009

TRÁFICO Y LA SEGURIDAD VIAL CUMPLEN

50
1959/2009
Haciendo seguridad contigo.

CRÓNICA DE 50 AÑOS ■ CÓMO HA CAMBIADO LA DGT EN 5 DÉCADAS ■ FAMOSOS: YO TAMBIÉN CUMPLO CINCUENTA ■ LA SEGURIDAD EN EL AUTOMÓVIL DE 1959 A 2009 ■ TODAS LAS CAMPAÑAS DIVULGATIVAS DE LA DGT ■ CÓMO HA EVOLUCIONADO LA ACCIDENTALIDAD ■ LA LEGISLACIÓN, LA GUARDIA CIVIL DE TRÁFICO, LOS COCHES, LAS MOTOS... ■ ASÍ ERAN LAS CARRETERAS, ASÍ SON ■ 50 AÑOS DE CINE, DE MÚSICA, DE TELEVISIÓN ■ ¿Y DENTRO DE 50 AÑOS? ■ ARTÍCULOS DE ALFREDO PÉREZ RUBALCABA Y PERE NAVARRO

Portada: Dilirios

AÑO XXIV
Número 197/2009

Director:
JESÚS SORIA *(jsoria@dgt.es)*

Redactores-jefe:
Juan M. Menéndez –edición– *(jmmenendez@dgt.es)* y J. Ignacio Rodríguez –información– *(jirodriguez@dgt.es)*
Confección: José Bélamo.
Redactores:
Mercedes López *(mlopez@dgt.es)* y Marian García *(agruiz@dgt.es)*, Carlos Nicolás *(cnicolas@dgt.es)*
Fotografía:
Paul Alan Putnam y Lucía Rivas (colaboradores).
Secretaria de Redacción:
Ana Álvarez *(amalvarez@dgt.es)*
Colaboran en este número: Elio Castro, Joaquín Guzmán, Andrés Más, Antonio Regidor, Juana Sánchez, Enmanuel Zoco y Gorka Zumeta.
Infografía: Dilirios y CutandPastegraphics.
Redacción: c/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid.
Teléf. directo: 91 301 84 25.
Fax: 91 320 41 38.

www.dgt.es/revista

Consejo Editorial: Ernesto Abati, María Luisa Alonso, Francisco Altozano, Aurora Cedenilla, A. Mónica Colás, Susana Estévez, Federico C. Fernández, Anna Ferrer, Ramón Ledesma, Juan Jesús Martín, Candelaria Mederos, Juan M. Menéndez, Fernando Muñoz, Pere Navarro, Antoni Riu, José Ignacio Rodríguez y Jesús Soria.
Impresión, distribución y fotomecánica:
UTE Editorial Aranzadi y ONA Industria Gráfica.
Depósito legal: M-25.988-1985.
N.I.P.O.: 128-09-003-3. **ISSN:** 1886-3558.

(La revista "Tráfico y Seguridad Vial" 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 y Seguridad Vial" como fuente. Se prohíbe reproducir, sin autorización por escrito de la revista "Tráfico y Seguridad Vial", cualquier dibujo, gráfico, infografía, esquema o fotografía.

Tirada de este número: **350.000 ejemplares**

Edita:
GOBIERNO DE ESPAÑA · MINISTERIO DEL INTERIOR · DGT Dirección General de Tráfico

SUMARIO

1959/2009 Haciendo seguridad contigo.

10 CRÓNICA DE 50 AÑOS
Radiografía de algunos de los acontecimientos que ha vivido este país en las últimas décadas. En el mundo del tráfico, los coches, la sociedad, el deporte...

16 LA DGT CUMPLE 50 AÑOS
En julio de 1959 se creó la Jefatura Central de Tráfico, asumiendo competencias dispersas para poner orden y seguridad a la circulación. Hoy es la casa común de 26 millones de conductores, aunque su tarea abarca a toda la Sociedad

22 5 DÉCADAS DE SEGURIDAD

En 1959 comenzaba la comercialización del cinturón de seguridad. En 2009, los coches se han llenado de airbgas y sistemas electrónicos capaces, incluso, de frenar el coche ellos solos.

20 Los famosos que celebran su 50 aniversario

34 MEDIO SIGLO DE ACCIDENTALIDAD
Unas 250.000 personas han muerto en accidente de tráfico en estas 5 décadas. En el último lustro, la mortalidad bajó casi un 40%. En 2008 volvimos a las cifras de 1965.

27 CAMPAÑAS DIVULGATIVAS
La DGT fue la primera institución en hacer un anuncio en TV. Sus campañas, pioneras, son de las que más eco han alcanzado.

30 Historia de los carteles
32 Cartillas, libros, tatro, Internet para la educación vial
40 Accidentes que hicieron historia
42 La evolución de las normativas
44 La música de 5 décadas

46 Coches: del "600" a los ecológicos

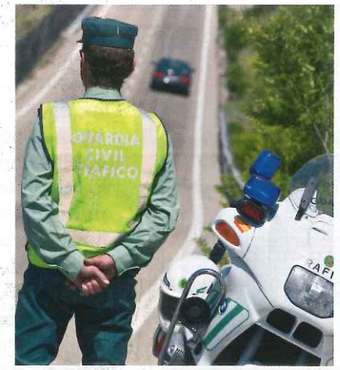
70 Parques infantiles, formando a los futuros conductores

60 CARRETERAS: ASÍ ERAN, ASÍ SON
Los planes para contar con carreteras adecuadas han ido a remolque de las necesidades reales. En 1984 se da el gran salto y comienzan a construirse más de 3.000 kilómetros de autovías para conseguir una red moderna que, junto con la seguridad, busca el equilibrio territorial.

49 Motos: Del producto nacional al japonés
52 Analizamos los coches de ayer
54 La formación de los conductores
58 Cine: Los vehículos que han circulado por la gran pantalla
64 Movilidad: comenzamos en bicicleta, ¿volvemos a a ella?

74 Deportes: de Ángel Nieto a Fernando Alonso

76 Andrés Más, padre e hijo: dos generaciones al volante



66 Guardia Civil: Una vida en la carretera
68 Helicópteros: 160.000 horas vigilando desde el aire
72 La transformación de los centros de reconocimiento

78 Televisión, libros y prensa de estos 50 años

81 El futuro: ¿cómo seremos dentro de 50 años?

● Escriben ALFREDO PEREZ RUBALCABA Y PERE NAVARRO

AGRADECIMIENTOS

Fernando Alonso Martínez ■ Eduardo González Novo ■ María Pepa Gaumé ■ Isabel González ■ José Antonio Peñas ■ José Antonio García ■ Manuel Acosta ■ Ana Álvarez ■ José Tomás Roca ■ Carlos Nicolás ■ Bahjat Assaf ■ Bonifacio Martín ■ Observatorio Nacional Nacional de Seguridad Vial, Área de Divulgación y Educación Vial, Servicio de Helicópteros y Biblioteca (DGT) ■ Probadores de coches de Autopista, Autofácil, Coche Actual y Motor 16. ■ Fotos cedidas por Antonio Regidor, Andrés Más, Motor 16, Tele 5, Museo Ángel Nieto, Ayuntamiento de Bilbao, Ayuntamiento de Sevilla, Revista del Ministerio de Fomento y departamentos de comunicación de fabricantes de coches y motocicletas.

50 años: queremos invertir las cifras

Alfredo PÉREZ RUBALCABA
Ministro de Interior

Seguramente pocas personas conocen cuál ha sido la cifra de muertos en nuestras carreteras durante los últimos cincuenta años. La respuesta es aterradora: nada más y nada menos que 250.000 personas han perdido la vida en el asfalto. Personalmente, no les voy a ocultar que cuando conocí esta cifra sentí un escalofrío. Demasiadas personas fallecidas, demasiadas familias destrozadas y demasiado dolor.

En los últimos cincuenta años, los que cumple ahora la Dirección General de Tráfico, hemos sufrido en nuestro país una sangría terrible que, sin embargo, no fue reconocida como tal hasta hace pocos años. En efecto, la inseguridad vial es un problema de primera magnitud en todas las sociedades civilizadas, difícil y complejo. Pero, me pregunto, ¿por qué no fue justamente valorado?

> En los últimos cincuenta años, los que cumple ahora la DGT, hemos sufrido en nuestro país una sangría terrible que, sin embargo, no fue reconocida como tal hasta hace pocos años

Puedo decirles que las razones son múltiples, aunque tengo la seguridad de que en ese cóctel de motivos, la actitud y los argumentos que la sustentaban tuvieron mucho que ver. Los ciudadanos creían, creíamos, que los accidentes en carretera, y las muertes que provocan, eran una consecuencia inevitable de la modernidad y del progreso; el coste que debíamos pagar por el desarrollo. Hoy, por suerte, ya no es así y cada vez es mayor el número de ciudadanos conscientes y sensibilizados, que asumen su responsabilidad cuando se ponen al volante para con ellos mismos y con los demás usuarios de la carretera. Pero no todo el problema es una cuestión de actitud. También son necesarias políticas eficaces, recursos suficientes, infraestructuras adecuadas y buenos profesionales de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y de la DGT.

Les voy a dar unos pocos datos que ilustran el cambio que se ha producido en estas décadas. En 1959, la entonces Jefatura Central de Tráfico se encontró con unas cifras preocupantes: 1.678 muertos. Claro que, entonces, en España había un millón de vehículos, dos millones de conductores y sólo 60.000 kilómetros de carreteras. Hoy, la situación es bien distinta; tenemos un parque automovilístico de casi 31 millones de vehículos, más de 25 millones de conductores y 168.000 kilómetros de autopistas, autovías y carreteras. Y lo que resulta más significativo: en 2008, han fallecido en las carreteras 2.466 personas. Parece obvio que las cosas han cambiado. Y muy significativamente. En cualquier caso, y cómo les decía al comienzo, el cambio más llamativo ha sido reciente. Hace cinco años, el Gobierno de España asumió como una prioridad del Estado la lucha contra la inseguridad vial. Y no lo hizo a solas, porque todos los Grupos Parlamentarios, con el apoyo de las asociaciones de víctimas, los automóviles club y los medios de comunicación, se comprometieron con esta importante tarea. Y ese momento fue determinante para los buenos resultados que tenemos actualmente.

Hoy, y eso nadie lo duda en Europa, en España tenemos unas políticas eficaces en materia de tráfico. Estamos en la vanguardia. No sólo contamos con un amplio y moderno parque de vehículos; una magnífica red de carreteras, autopistas y autovías; y, muy importante, unos conductores cada vez más responsables. También contamos con unas políticas tan activas como valientes, que han incluido cambios legislativos de calado. Hasta el punto que España ocupa uno de los primeros lugares de Europa en reducción de muertos en las carreteras. La reducción de la siniestralidad de los últimos años en que, entre 2001 y 2008, la cifra de fallecidos se ha reducido en un 44%, a pesar del aumento de un 23% del número de vehículos, habla por sí misma.

> En 1959, pocos coches, pocas carreteras y muchos muertos; ahora, con muchos más coches, muchas más carreteras y muchísimos más conductores, proporcionalmente, tenemos muchos menos accidentes y menos fallecidos

Estoy seguro de que nuestro país será uno de los pocos que conseguirá cumplir el objetivo establecido por la UE, en 2001, de reducir a la mitad los muertos en el año 2010. Vamos a seguir trabajando con todas nuestras fuerzas para que, pese al aumento del número, tanto de desplazamientos, como de vehículos y de conductores, las cifras de fallecidos, accidentes, y heridos sigan descendiendo. Estamos invirtiendo las cifras: en 1959, pocos coches, pocos kilómetros de carreteras y muchos muertos; ahora, con muchos más coches, muchos más kilómetros de carreteras y muchísimos más conductores, proporcionalmente, tenemos muchos menos accidentes y menos fallecidos. Eso no quiere decir, en modo alguno, que tengamos que relajarnos y bajar la guardia; más bien todo lo contrario. Todavía muere mucha gente, demasiada, en accidentes de tráfico. Y no podemos ni debemos permitirlo.

Finalmente, quiero aprovechar esta oportunidad para rendir un homenaje a quienes realizan cada día un gran esfuerzo a favor de la seguridad de los conductores y de su derecho a la movilidad. Han sido su capacidad y su voluntad de hacer bien las cosas, las que han permitido al Gobierno poner en práctica sus políticas. Me refiero a los miembros de la Dirección General de Tráfico. Felicidades a todos y cada uno de quienes, a lo largo de cinco décadas, han trabajado mucho y bien por la seguridad de los ciudadanos en la carretera. Naturalmente, tampoco puedo dejar de agradecer y valorar el encomiable trabajo de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, que también cumple cincuenta años. De los 559 primeros agentes de la Agrupación de Tráfico, hemos llegado a los casi 10.000 actuales. Dos datos dan cuenta de su tarea: el primero de signo positivo, durante estos años han auxiliado a diecisiete millones de conductores en apuros. El segundo, de signo contrario. La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, en estos años, ha pagado un alto precio al realizar su valiosa labor: 310 agentes se han dejado la vida sobre el asfalto. Merecen todo nuestro reconocimiento y agradecimiento. Y de verdad lo tienen. Muchas gracias a todos, a la ATGC y a la DGT. Y enhorabuena por este quincuagésimo aniversario. ◆

Así éramos, así somos

No sólo España se ha transformado de forma espectacular en estos 50 años. La Jefatura Central de Tráfico ha evolucionado adaptándose a los tiempos y las necesidades del tráfico y de los conductores... La plantilla de 1.492 funcionarios de 1962 ha crecido a los 5.469 de hoy, pasando de los archivadores con fichas, escritas a mano, a la posibilidad de pagar por las multas por Internet. Un largo camino de esfuerzos e inversiones en el que han colaborado miles de funcionarios con su entusiasmo y entrega. ◆

Un cambio radical

Pere NAVARRO
Director General de Tráfico

Julio de 2009: la Dirección General de Tráfico cumple 50 años. Ni más ni menos. Por eso es una buena fecha para mirar por el retrovisor. Y en él se puede observar la evolución que ha tenido nuestro país en tantas y tantas cosas. También en el tráfico, en la seguridad vial. 1959 era la España del "600", de la Vespa, de entradas de cine por 2,50 pesetas. Y de la dictadura. Era también la España de tantos carros como coches, un millón. Era una España deprimida, en la que el diario "Informaciones" titulaba así: "La Guardia Civil ya está en las carreteras". No había ni autopistas ni autovías, nada que ver con hoy: tenemos 11.000 kilómetros de vías de alta ocupación por las que circulan 30 veces más coches que entonces y 10 veces más conductores. Pero ya había algunas similitudes en materia de tráfico: la velocidad ya era una causa importante de accidentes (un 23%), pero mucho más los atropellos, que llegaban a ser la causa de 68 de cada 100 muertes.

> 1959 era la España del "600", de la Vespa, de tantos coches como carros. No había autopistas ni autovías. Hoy tenemos 11.000 kilómetros...

Hoy tenemos un parque de vehículos moderno, equipado con las más sofisticadas tecnologías con las que entonces ni se soñaba: cristales laminados, ABS, airbag, cinturones en todos los coches, reposacabezas activos... Unos vehículos que reflejan nuestra evolución, también en materia de siniestralidad en las carreteras. Basten unas cifras como muestra: en 1990, los muertos se disparaban en las carreteras: 5.736. Este último año, 2008, con el doble de coches, la cifra de víctimas mortales ha sido bastante menos de la mitad: 2.466.

En el camino se han quedado muchas medidas que, con más o menos éxito, han servido en general para ir ganando pequeñas o grandes batallas frente a la siniestralidad: poner límites de velocidad, implantar las tasas de alcoholemia, 0,8 gr/l, que luego se bajaron a 0,5 gr/l, subir la cuantía de las multas, obligatoriedad del cinturón de seguridad, del casco, se prohíbe el móvil, el nuevo Reglamento de General de Circulación, los cascos para los ciclistas, el nuevo Reglamento de Conductores y, desde 2006, llega la implantación del permiso por puntos y la entrada en vigor la Reforma del Código Penal, que han permitido dar un salto importante en la lucha contra la siniestralidad y, junto a otras medidas, han permitido bajar las cifras de muertos en las carreteras a cifras desconocidas para la mayoría de los españoles. Y se ha modernizado el funcionamiento de la DGT, y los guardias civiles operan desde sus PDAs, y se podrán pagar las multas a través de Internet y con tarjeta de crédito, y podremos recibir en nuestros móviles notificaciones de sanciones... También se señalizan los puntos donde hay radares, que han aumentado considerablemente... Como resultado, estos dígitos: la mortalidad ha bajado en un 40% en los últimos años y en 2008 hubo una cifra de muertos similar a la de ¡1965¡

Hemos pasado de ser un país que marchaba a la cola en número y calidad de autovías y autopistas y en cabeza en los accidentes y la mortalidad, a ser un país en el que hemos conseguido tener vías a la altura de los países más avanzados y somos de los pocos países que va a cumplir los objetivos de la UE de reducir la siniestralidad a la mitad en el año 2010. Un objetivo que lograremos entre todos: la mayoría de los conductores también han puesto mucho empeño cambiando muchas de sus conductas. Es decir, de ser la cola del furgón a ser la cabeza tractora.

Y todo eso, naturalmente, gracias también al esfuerzo de muchas personas que, desde la DGT, trabajan cada día para que las carreteras sean cada vez más seguras. Hacemos seguridad contigo. ◆

De los "papeles" al permiso de plástico

Cuando, en 1959, se creó la Jefatura Central de Tráfico, este organismo se encontró ya con los permisos pre-existentes, que, expedidos por el Ministerio de Industria, habilitaban a los conductores a circular por España.

Una de las primeras labores del antecedente de la DGT fue la de recopilar la información de los conductores y los vehículos en fichas y ficheros, para, a continuación, canjear esos permisos por un soporte unificado. Por ejemplo, en 1965 la DGT revisó 462.934 permisos y expidió 429.995 nuevos y 93.941 licencias.

En 1965 surge el permiso de conducción en tríptico de cartulina de color rosa, el carné para más de una generación, que 'acaba' de ser jubilado por el permiso en tamaño tarjeta de crédito y en plástico. ◆

Mi carril

¡Como de la noche al día!

Jesús SORIA
Director

Del "600" a los coches que detectan el cansancio, de la gramola al mp4, del pelargón a las leches adaptadas, de las tiendas 'cutres' a las grandes superficies, del guateque al *after hours*...

La España que va de 1959 a hoy, .009, es la España que va del "600", con el que el franquismo nos vendía un país en desarrollo y un coche en el que aprendieron a conducir tantos y tantos españoles, a los coches de hoy 'envueltos' en airbags, con sistemas que apagan el coche en las paradas para no consumir ni contaminar, con sensores que leen las señales y nos avisan en el cristal la velocidad a la que debemos ir o que leen los ojos del conductor para detectar su cansancio. Están aquí y son los mismos que circulan por el mundo. Y los eléctricos, y los híbridos, y los de hidrógeno... Era la España de la represión y es la España en la que cualquiera puede 'poner a caldo' al presidente de turno. De Kennedy a Obama. De Franco a Zapatero, con el PCE en la UVI. De los manguitos a todo informatizado y los pagos de las multas a través de Internet con tarjeta de crédito. De Heidi a los Simpson, de Joaquín Prat a Gabilondo a Lorenzo Milá, del Lute a las mafias de la droga o los 'cibercacos'.

Hace 50 años, una General Motors todo poderosa vendía sus Cadillac a gobernantes y dictadores; hoy es una multinacional en quiebra. De Armstrong, Collins y Aldrin llegando a la Luna en su Apolo XI a las vacaciones en el espacio. Del aborto clandestino para los ricos al aborto regulado; de una cesta de la compra con tres componentes principales, pan, patatas y verduras, a una cesta en la que mandan, carne, pescados y verduras.

La España en la que triunfaba en los cines "Las chicas de la Cruz Roja" y el "Vértigo" , de Hitchcock, de puertas para afuera, o la del "Titanic", "El Señor de los Anillos" o Harry Potter.

Y muchas otras cosas: de la píldora pecadora a la píldora del día después. Estábamos en la España de una televisión, TVE, en blanco y negro y de 625 líneas, y hemos pasado a un mundo televisivo con privadas, autonómicas, digitales... ¡Cientos de canales! De la televisión tan pesada como 'culona' a la extraplana de unos gramos para colgar.

De los caminos vecinales a miles de kilómetros de autovías y autopistas de alta ocupación, de Santana y Nieto a Pau Gasol, Fernando Alonso, Nadal, Lorenzo, la selección de fútbol, la de baloncesto y otras... De los teléfonos gigatescos y para unos pocos a la telefonía móvil de unos gramos para todos, ancianos y niños incluidos. De las gaseosas caseras al calimocho, de la gramola al mp4, capaz de almacenar miles de canciones, de los guateques a los *after hours*. De los 'grises' a los Mossos D'Esquadra y la Ertzaintza, de las tiendas 'cutres' a las grandes superficies y el Corte Inglés, de la tabla de lavar a la lavadora ecológica, del retrete al wc capaz de dar un masaje de agua y hacer un análisis de orina. De la copia con carboncillo al lector digital. Hemos pasado del pelargón y la harina tostada para los bebés a las leches adaptadas, del aro a la Wii o la Play Station, de la cocina de carbón a la vitrocerámica, de la merienda de tostada con vino y azúcar a la pizza o la hamburguesa, de entradas de cine a 2,50 pesetas a los siete euros, de un periódico a 1,50 pesetas a los 1,10 euros que cuestan ahora, de un corte de pelo a 8 pesetas a los 15 euros. ¡¡Como de la noche al día!! Y ya saben: es mentira que tiempos pasados fueron mejores. ◆

Crónica de 50 años

Cuando, en 1959, la Dirección General de Tráfico, entonces Jefatura Central de Tráfico, inició su andadura, la gasolina costaba 7,75 pesetas y un litro de leche, 4,60. Teníamos solamente 130.154 kilómetros de carreteras, 240.265 turismos y, curiosamente, muchas más motos: 476.000. Se produjeron 1.678 muertos y se expidieron 219.191 permisos... Todavía conservábamos las colonias de Sidi Ifni y el Sáhara y ya había 'algunas' lavadoras.

Las calles han cambiado desde los cincuenta, cuando triunfaba Massiel en Eurovisión y llegaba Paul Newman

DÉCADA DE LOS **60**

Jesús SORIA

PAUL NEWMAN, EL 600, EL 'LUTE', LA DGT COMPRA EL PRIMER ORDENADOR, LLEGA LA PÍLDORA ANTICONCEPTIVA, LOS REPOSACABEZAS, TRIUNFA "EL GRADUADO" Y GANA MASSIEL EN EUROVISIÓN...

La década de los sesenta nos deja imágenes como la primera huella de un hombre pisando la Luna, los adoquines de una calle de París recién arrancados en una tarde de mayo de 1968 o a un joven actor de indomables ojos azules llamado Paul Newman... Pero para el español, los sesenta serán siempre los años del "600". Un símbolo de falsa

Newman

libertad. Casi todos los españoles de a pie aprendieron a conducir en este coche fabricado en Barcelona por Seat. En la radio sonaba Raphael y se escuchaban las correrías de "El Lute", que amargaba la vida del régimen...

En el año 1960, en el que fallecieron en accidente de tráfico 1.760 personas y había 1.004.770 vehículos con una población de 30.550.000 habitantes, en nuestro país ya empezaban los primeros avances importantes en materia de seguridad: Volvo introducía el cinturón de seguridad de tres puntos, y la misma marca sueca y la alemana Mercedes comenzaban a colocar cinturones en las plazas traseras. También comienzan los primeros crash-tests y, en 1961, un año después, ya iniciaba los trámites para implantar los cinturones de seguridad en los coches. No era lo único novedoso. Nacía la píldora anticonceptiva cuando todavía había más carros que coches en las carreteras: poco más de un millón de vehículos y 1.109.473 carros. Hasta el punto de que entonces había campañas que decían: "De noche todos los carros son pardos; un carro iluminado es un carro protegido". Por las calles circulaban también el Citroën "2CV" y el Renault "Gordini". Nacían los boletines informativos de Tráfico: *"Sed siempre dueños de la velocidad y de las reacciones de nuestro vehículo"*. Y los anuncios de Tráfico empezaban a tener una identidad visual propia para distinguirse de los Cola-Cao, Norit y Mirindas. La DGT compraba su primer ordenador, 1964, y en 1965 los muertos ya eran 2.237 y había un incremento importante del parque de vehículos: 2.300.000. Los avances en materia de seguridad continuaban: Bosch desarrollaba el ABS y Mercedes ponía la columna de dirección deformable... Y los avisadores de frenado, los intermitentes o los reposacabezas delanteros... También se inauguraban los primeros 34 kilómetros de autopista de peaje y se ponía también en marcha el primer parque infantil de tráfico, y el Seat "850", en el 67 alcanzaba las 300.000 unidades. Eso sí, el alto grado de analfabetismo de esos años dificultaba el acceso al permiso de conducir a muchas ciudadanos... Cuando estaba a punto de terminar la década de los 60, en los cines triunfaba una película, "El graduado", con Dustin Hoffman, se cerraba la verja de Gibraltar y comprar piso ya costaba lo suyo: uno de tres dormitorios, 345.000 pesetas, a pagar en tres años. Eran los años "yeyes" y Massiel ganaba en Eurovisión.

Mandaba el "600", nacían los primeros 34 kilómetros de autopistas y llegaba la píldora...

1959

Se crea la Jefatura Central de Tráfico (Ley 47/1959, de 30 de julio).

- Se producen **27.079 accidentes,** con 1.678 muertos y 25.246 heridos.

- Un "600" **cuesta 65.000 pts.** (se exige un depósito de 20.000 y reconocimiento notarial de firma) y gasta 7 l/100 km.
- El FC Barcelona gana Liga y Copa del Rey.

Así eran las multas **pts**

No respetar límite velocidad	500
Accidente exceso velocidad	1.000
Exceso velocidad en vehículo tracción animal	10
No circular por derecha	250
Adelantamiento indebido	250
Cruzar vía por lugar no autorizado:	
- automóvil	5
- cabeza de ganado menor	0,1

- Triunfa en **Cuba** la revolución de **Castro** y **Ché** Guevara.

Parque vehículos:
- 131.706 camiones
- 240.265 turismos
- 476.235 motocicletas
- 11.000 autobuses

Un litro de gasolina cuesta **7,75** ptas.

- **153.403** vehículos matriculados (de ellos 100.000 motos).
- Se expiden **219.191** permisos
- Hay **2.235.192** conductores.

- Eisenhower visita España.
- Se inaugura el Valle de los Caídos.
- Se estrena **"El Pisito"** (Marco Ferreri).

- Se realizan las primeras **pruebas de choque**.
- Volvo instala cinturones de seguridad de serie.

- **Nils Bohlin**, ingeniero sueco de Volvo, **inventa el cinturón de seguridad** de tres anclajes –en 1958 se inventó el de dos puntos–. Volvo liberó la patente para que todos los fabricantes copiasen el diseño.

La Constitución, las reivindicaciones autonómicas, los 'grises' actuando, los novatos tenían que poner la"L" y llegaban los faros antiniebla.

Década de los **70**

Caía Salvador Allende, moría Juan Pablo I, papa por 33 días, llega el "127", los primeros móviles, la "L" para conductores, se aprueba la Constitución...

Esta década estuvo marcada en nuestro país por la muerte de Franco, en 1975. Luego vinieron las primeras elecciones democráticas, en 1977, y la Constitución, en 1978. Pero pasaron muchas más cosas: la guerra del petróleo sacudía medio mundo, Salvador Allende caía en un golpe militar, el terror protagonizó los JJ. OO. del 72 en Munich (Alemania) y el mandato del Papa 'reformador', Juan Pablo I, tan solo duró 33 días: murió en extrañas circunstancias. En España se abría una ventana de esperanza y optimismo con la llegada de la esperada y deseada democracia: libertades, desnudos en las portadas de las revistas, derecho al divorcio, algunas mujeres accedían al volante y el modelo Seat "127" llegaba con fuerza. Mientras, los mensajes de Tráfico insistían en el respeto al peatón y, por primera vez, al uso del cinturón de seguridad. El parque de vehículos crecía sin freno: en 1970 había casi doble número de coches que en 1960: 4.400.000 vehículos, alrededor de cinco millones de conductores y, claro, más muertos: 3.296. Llegaron los primeros teléfonos móviles, en 1973, y novedades relacionadas con el automóvil. Se imponían los límites genéricos de velocidad: 60 en ciudad, 110 en carretera y 130 en autopistas. Además, se hacía obligatoria la "L" para los conductores noveles. La gasolina súper se disparaba de 13 a 20 pesetas, unos neumáticos costaban alrededor de 3.000 pesetas y aparecía en el mercado el Renault "5", que costaba, en 1972, 131.000 pesetas. Pero en materia de seguridad seguía el avance: los primeros asientos infantiles, la lámpara halógena, los sistemas de protección para el depósito de gasolina, las luces antiniebla y los primeros ABS. En 1975 las cifras de muertos alcanzban los 3.714 y se inauguraba la autopista de peaje Barcelona-Tarragona. En 1978 se aprobaba la Constitución Española y se ponía en marcha el primer Plan Nacional de Seguridad Vial, cuando el ¡83%! de los conductores eran varones. La gasolina súper costaba 46 pesetas, y destacaba el slogan *"si se salta esta señal y sigue vivo, venda su coche"*.

Elecciones democráticas, Constitución, la "L" para novatos, y el 83%, conductores varones

1960

Se traslada la DGT al Ministerio de Gobernación y asume las competencias en materia de tráfico (Decreto 1666/60).

- Nº accidentes 21.131
- Nº muertos 1.760
- Permisos expedidos 206.596
- Transferencias 96.814
- Veh. matriculados 145.618

Un litro de gasolina cuesta **7,75** ptas. y el de gasoil, **7,40**

- El Plan de Modernización de Carreteras mejora **11.986** km.
- El **Atlético** de Madrid gana la Copa (3-1 al Real Madrid).
- Abele **Bikila** gana descalzo la marathón de la Olimpiada de Roma.

- Los **Beatles** adoptan este nombre como definitivo.

- **La renta per cápita** es de 15.787 pts.

La leche cuesta **4,70** ptas/litro. Las sardinas, **11,38**

Década de los **80**

Triunfan Mecano y Alaska, Indiana Jones, el golpe del 23-F, primera campaña para el uso del cinturón, se pone en marcha el primer centro de control del tráfico de la DGT, , nace el post-it, la revista TRÁFICO, el Mundial se celebra en España...

En plena tensión por la guerra fría, los españoles bailábamos a ritmo de Mecano, Alaska, Hombres G, Radio Futura y Olé-Olé. Las plataformas y hombreras eran la moda, triunfaban el "Equipo A" y la serie "V" y 'criaturas' como ET o Terminator arrasaban en las pantallas. Como Indiana Jones. Pero también había noticias amargas: el frustrado golpe de estado del 23-F, los sangrientos atentados de ETA y la llegada al poder del PSOE de Felipe González. Y muchos muertos en las carreteras. La Dirección General de Tráfico intensificó sus campañas publicitarias y los mensajes, más directos, trataban de concienciar a la sociedad española sobre el respeto a los límites de velocidad o el uso del casco. Los inicios de los ochenta, efectivamente, empezaban con muchos muertos, 4.217 exactamente, y ya había 10.200.000 vehículos y 9.800.000 conductores con una población de 37 millones. Se hacía la primera campaña a favor del uso del cinturón. Además, se fabricaban los primeros airbag, se ponían de moda los cinturones con pretensores pirotécnicos y hasta se hacía obligatorio el vidrio laminado en los coches y entraba en vigor la obligatoriedad del casco para conductores con motos de menos de 125 c.c. Nacía el nuevo logotipo de la DGT (1983) y un año después se ponía en marcha el Centro de Información de Tráfico, que atendía las 24 horas.

Pero había más cosas fuera del coche y las carreteras que también son parte de la historia: esos años se inventaba el Post-it, el trasbordador especial Columbia despegaba en su primera misión, Reagan empezaba a gobernar en EE.UU., Lech Walesa recibía el Nobel de la Paz, se creaba Internet, los móviles salían al mercado con fuerza, los astronautas hacían su primer viaje espacial y Michael Jackson ejecutaba por primera vez su "Moonwalk". En el 82, teníamos el Mundial de Fútbol en España y se expropiaba la Rumasa de Ruiz Mateos y, en el 83, se aprobaba la despenalización del aborto.

En 1985, fallecían 3.997 personas en las carreteras y teníamos 11.870.000 conductores. El ABS comienza a colocarse de serie en algunos coches, se pone ya la tercera luz de freno, sale el ASR como complemento del ABS, nace la revista "Tráfico", editada por la DGT, empieza a emitirse en TVE la serie sobre seguridad vial "Así fue así lo cuenta", con Paco Costas, y se hace famosa la campaña de Tráfico con Stevie Wonder: *"Si bebes, no conduzcas"*. Entraba en vigor el IVA y ETA atentaba en Hipercor.

El ABS comenzaba a colocarse de serie en los coches.

El casco es obligatorio, se inventa el Post-it, el PSOE llega al poder, arranca el IVA y triunfa "ET"...

1961

- Se celebra en España el **I Día sin Accidentes.**
- Se imponen **844.217** sanciones.

- Hay **más carros** (1.109.473) que el resto de vehículos (1.004.770). En 1960 hubo **300** accidentes con carros y **35 muertos**. Se realiza la campaña *"De noche, todos los carros son pardos"*.

- **Gagarin**, primer hombre en el espacio.

Accidentes de tráfico:
- Total accidentes 21.131
- 14.158 en carreteras
- 7.003 en zona urbana
- 1.808 muertes

- Se publica por primera vez **13, Rue del Percebe** en la revista Tiovivo.
- **Hemingway** se suicida.
- Se levanta el **muro de Berlín**.

De cara a las Olimpiadas y la Expo, se inviertió mucho dinero en el control y gestión del tráfico.

Década de los **90**

Olimpiada en Barcelona, Expo en Sevilla, primer servicio sanitario de los helicópteros de la DGT, llega el SIDA, triunfan Parque Jurásico y Titanic en los cines, nace el AVE...

Las cifras de muertos, 5.736, se disparaban, como el número de vehículos, 15.696.000 y el de conductores, más de catorce millones. En el 92, vivimos las Olimpiadas de Barcelona y la Expo de Sevilla y en el 95 Induráin ganaba su quinto Tour. Ya empezaban a salir los sistemas de protección contra los impactos laterales, aparecen los primeros sistemas de navegación, las campañas de publicidad de la DGT cambian a una línea más dura, para contrarrestar la subida de la accidentalidad, con un gasto de 1.300 millones de pesetas. Y los avances en seguridad siguen: una marca sueca instala cinturones en las sillitas infantiles y comienza el servicio sanitario de los helicópteros de la DGT que, en su primer año, atiende a 207 heridos y evacúa 110 heridos.

Se ponía en marcha el Plan Prever para rejuvenecer el caduco parque de coches y la DGT abría nuevas vías de información a través de Internet y el teletexto en las televisiones.

No se puede recordar la década de los 90 sin hacer mención a la mayor epidemia de todos los tiempos: el SIDA. En 1991 fallecía de dicha enfermedad Freddie Mercury, líder del grupo británico Queen. Además del

50 1959/2009

Empiezan los helicópteros sanitarios, la Expo de Sevilla, la Olimpiada de Barcelona, el AVE, llega el SIDA...

SIDA, la caída del muro de Berlín, la guerra del Golfo y el eterno conflicto árabe-israelí ocupaban las principales noticias de los telediarios. No dábamos importancia a la llegada a nuestros hogares de Internet. "Parque Jurásico" triunfaba en los cines y también empezaba a funcionar el primer tren de alta velocidad, el AVE Madrid-Sevilla. En el 96 gana las elecciones el Partido Popular y "Titanic" no hacía precisamente aguas en las taquillas... En un mundo cada vez más moderno, la publicidad de coches también quería serlo, anunciando a bombo y platillo sistemas GTI, Inyección multipunto o 16 válvulas. Sin saber muy bien el significado de estas palabras, los españoles nos lanzamos a comprar coches... Ante tal volumen de personas al volante, la Dirección General de Tráfico nos recordaba contínuamente en sus famosas campañas publicitarias que las imprudencias se pagaban, cada vez más.

Boom de las tecnologías. Los móviles, las PDAs para las multas...

Década **2000**

Boom del coche, del Diesel, de medidas de seguridad como airbag, ABS, el Permiso por Puntos, se generaliza el uso del móvil...

Los muertos en el año 2000 eran 4.706, ya había 23.000.000 vehículos y 19.000.000 conductores, y en las ondas se escuchaban mensajes para los conductores de voces como las de prestigiosos comunicadores como Gabilondo, Luis del Olmo o Herrera. Se generalizan los sistemas de seguridad en los coches, incluso en modelos de gamas medias y bajas como los ABS, los airbags. Las nuevas tecnologías de ayuda al conductor: avisan cuando nos desviamos de la carretera, luces inteligentes, limitadores de velocidad... Triunfan en los cines "Harry Potter" o el "Señor de los Anillos" y "Piratas del Caribe", las más taquilleras de la historia. Llega también el boom de los diesel y, paralelamente, desaparece la popular súper,

hay importante esfuerzos por conseguir coches menos contaminantes, y vehículos con combustibles más ecológicos, y hasta se potencia el uso de bicis en muchas ciudades, se aprovechan los viejos neumáticos ¡para asfalto! y se ven las algas como una posible alternativa al petróleo. Amenazan los coches asiáticos.

50 1959/2009

Boom del móvil, de los diesel, las nuevas tecnologías en los coches, el permiso por puntos, YouTube...

Pero hay otras novedades puramente legislativas en el tráfico: reglamentos, la Reforma del Código Penal, los exámenes por ordenador... Y lo más rompedor: el permiso por puntos, que reduce mucho la mortalidad en las carreteras. Además, el boom de las asociaciones de víctimas, de conductores, el fenómeno del 'conductor alternativo', y la irrupción entre las causas de accidentalidad de las distracciones. El dichoso móvil, en los bolsillos de todos los españoles. Pero las cifras de muertos se reducían en 2005 hasta los 3.652 y los 2.466 en 2008. ¡Como en 1965! Un descenso que tenía su contrapunto en otra realidad social: 155.000 rupturas matrimoniales. Estamos metidos de lleno en un siglo nuevo. Ahí está el maravilloso mundo del YouTube, del Facebook y del iPod. Manejamos la informática, Internet, 'colgamos' fotos del niño para que su abuela le vea desde Shangai, leemos a Ruíz Zafón, escuchamos a Bruce Springsteen, vemos CSI en la tele y, mientras usted termina de leer este párrafo, habrá recibido unos cuantos correos electrónicos, muchos spam. Eso sí, los automovilistas podemos hacer muchos trámites del coche a través del ordenador, la Guardia Civil realiza denuncias desde su PDA, las pagamos con tarjeta de crédito y recibimos la notificación por un SMS. La nueva DGT. La España en la que todo se puede hacer desde la red. Bueno, casi todo... ◆

1962

La JCT, organismo autónomo, y se regula la publicidad en las carreteras.

- Se producen **32.225 accidentes,** con 1.998 muertos y 13.039 heridos graves.

- **España** solicita ingresar en el Mercado Común Europeo.
- Se inagura el Concilio **Vaticano II.**
- Seat produce **28.494** unidades del **"600"** y **11.984** del **"1.500"**

La plantilla de la DGT

Total	1.565 personas
En jefaturas provinciales	1.280
En JCT	285
- 1 director general y 1 secretario general	
-7 jefes de sección	
- 25 técnicos, 76 ejecutivos, 153 auxiliares y 23 subalternos	

(El 22% de la plantilla se encuentra sin cubrir).

- Se casan los reyes de España don **Juan Carlos** y doña **Sofía.**

1963

Una Orden ministerial permite a la **JCT dictar órdenes e instrucciones** a la Guardia Civil a través del jefe de la ATGC.

- Se expiden 384.035 permisos y se matriculan 251.212 vehículos

- Hay **36.291 accidentes** (17.735 en carretera) con 2.230 muertos y 52.230 víctimas (35.267 leves).

- El **Topo Gigio,** triunfa en televisión.
- El "600 D" alcanza una velocidad de **108 km/h.**
- Fiat incorpora el **alternador** a su Fiat "600".
- Viajan por carretera **294** millones de viajeros.

- Asesinan a **J. F. Kennedy** en Dallas (Texas).
- **Martin Luther King** pronuncia su discurso *"Tengo un sueño".*
- **Pablo VI,** nuevo Papa.

Casi medio siglo de diferencia entre estas imágenes denotan una clara diferencia de medios técnicos.

LA **DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO**, MEDIO SIGLO PONIENDO ORDEN Y SEGURIDAD A LA CIRCULACIÓN

La casa de todos los conductores

Hace cincuenta años nacía la Jefatura Central de Tráfico para asumir una diversidad de competencias dispersas en varios ministerios. Las exigencias de un tráfico y una población de conductores en plena expansión obligaron a este organismo a crecer y modernizarse para ofrecer un buen servicio. Hoy es la casa de 26 millones de conductores, aunque su tarea abarca a la totalidad de esta Sociedad.

José Ignacio RODRÍGUEZ

El primer equipo de la Jefatura Central de Tráfico ocupó, casi de prestado, un par de despachos de la Dirección General de Seguridad, en la madrileña Puerta del Sol. La Ley 47/1959, de 30 de julio, había creado la Jefatura Central de Tráfico, pero un año antes de su nombramiento como jefe central de Tráfico, el comandante de Infantería, José Luis Torroba, había recibido el encargo de estudiar cómo habían resuelto otros países el control administrativo y la regulación y vigilancia del tráfico que, en España, estaban dispersos en ministerios como Industria, Obras Públicas o la propia Dirección General de Seguridad. Para ello, en el verano de 1958, Torroba recorrió Francia, Italia, Suiza y Alemania.

Partiendo de cero, comienzan a ocuparse por toda España los sótanos de los Gobiernos Civiles y se empiezan a adquirir locales propios. Gran parte del equipo directivo inicial y del resto de la plantilla procedía del Ejército o de la Guardia Civil, aunque había funcionarios de Obras Públicas, Industria o de la Dirección General de Seguridad, que continuaron con las mismas tareas, ahora asumidas por Tráfico. Otros procedían de la Policía Armada de Tráfico, cuerpo encargado de la vigilancia de las carreteras, que se extinguió al crearse Tráfico, y al que tomó el relevo la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

El pequeño grupúsculo inicial llegó a configurar en 1962 una plantilla de 1.492 funcionarios. En la actualidad la DGT la componen 5.469 personas

> Los primeros funcionarios de la DGT ocuparon dos despachos de la Dirección General de Seguridad, en la madrileña Puerta del Sol

Algunos celos

En los anales de la DGT (Memoria de de 1961) se denunciaba la escasa colaboración de Obras Públicas por la tardanza en señalizar los puntos indicados por las jefaturas provinciales donde se repetían los accidentes , *"por lo que se deduce que no existe la completa y total colaboración que sería deseable y que repercutiría en una mayor seguridad en nuestras carreteras"*. No obstante, se restaba importancia a esta situación que se repitio durante algunos años *"ya que suele ser natural entre organismos, de los cuales uno ha heredado parte de las competencias atribuidas al otro"*.

El Príncipe Juan Carlos escucha a Torroba.

La estancia en Sol fue muy breve, lo mismo que en las dependencias de la Comisaría de Policía de la calle Leganitos. En junio de 1960 se trasladaron al Ministerio de la Gobernación y después a la calle Serrano, hasta que en 1978 se ocupó el actual edificio de Josefa Valcárcel 28, cuya sede central se amplió en 2006 con otro edificio nuevo en el número 44 de esa calle.

En 1971 se estudian medidas de regulación para las operaciones retorno.

El primer Centro de Control regula en 1982 un tramo de la N-II.

UN LARGO CAMINO. Pero hasta este este 50 cumpleaños ha habido que recorrer un largo camino. En 1962, la DGT pasaba a ser organismo autónomo, con personalidad jurídica propia y patrimonio independiente del Estado. En septiembre de 1963 se inauguraba el Servicio de Helicópteros y se establecía un plan general de instalación de puestos de socorro sanitario en las carreteras más importantes. El Negociado de Recursos resuelve 5.601 expedientes, casi 33 veces menos de los que se tramitan hoy.

Ya en los primeros momentos la DGT se convirtió en un organismo pionero en la aplicación de sistemas informáticos para el desarrollo de su trabajo. Lo curioso es que para adquirir el primer ordenador, un IBM 1460, tuviera que ser aprobado por Decreto de 5 de febrero de 1964. Ese año se expidieron 430.000 permisos de conducir, y el parque de vehículos alcanzó los 2 millones.

En 1965 la DGT organiza el primer curso de socorristas para la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y organiza el primero de los campeonatos de parques infantiles de tráfico (en el Palacio de Deportes de Madrid) que alcanzarían gran popularidad.

En 1967, Tráfico asume la competencia de los exámenes para obtener el carné de conducir, desarrollándose los primeros cursos de formación de examinadores en la Escuela de Automovilismo del Ministerio del Aire, de Getafe (Madrid). Además, Tráfico adquiere en 1968 nuevas competencias sobre autorización y funcionamiento de las autoescuelas

1964

La **DGT** compra su **primer ordenador** un **1460 IBM** y **4 perforadoras** alfanuméricas.

● Se producen **61.276 accidentes,** con 2.488 muertos y 38.287 heridos.

● Un Citroën "2CV" **cuesta 75.000 pts.** Como media, un turismo cuesta **81.000 pts.**

◗ Entran en servicio para la DGT 6 helicópteros Augusta Bell: 363 servicios y 507 horas de vuelo.

◗ Se comienzan a realizar estudios de accidentalidad para localizar los puntos negros.

◗ El Parque Infantil de Tráfico funciona en 12 ciudades durante 149 días y pasan por él 34.700 niños.

● La renta per cápita española es de **26.287** pesetas.

● Se revisan estudios para **crear** una academia de formación de ATGC.

● España gana en Madrid el **Campeonato** de Fútbol Europeo al derrotar a la Unión Soviética por 2 a 1, con gol de **Marcelino.**

● Seat fabrica **240** unidades diarias del "600" y cien unidades/día, del "1500".

■ Se abole la **pena de muerte** en Gran Bretaña.
■ **Breznev** reemplaza a **Jruschov** al frente de la URSS.
■ **Mafalda** (Quino) ve la luz por primera vez.
■ Paul Simon escribe **"Los sonidos del silencio".**

Parque vehículos:
◗ 296.758 camiones
◗ 652.297 turismos
◗ 1.026.734 motos
◗ 18.327 autobuses
◗ TOTAL 1.996.622

● **Puskas** (Real Madrid) gana el trofeo Pichichi al máximo goleador.
● En Nueva York se estrena "Hello Dolly".

Norberto CABEZAS

Paul Alan PUTNAM

Aznar y Zapatero visitaron la DGT.

Paul Alan PUTNAM

El director general de Tráfico, Pere Navarro, en la celebración del 50 aniversario de la DGT.

y se inicia una actividad frenética para localizar terrenos, que suelen ceder los ayuntamientos, y construir las pistas de examen. Se comienza a publicar el Boletín Anual de Accidentes y la DGT se plantea extender el servicio de Auxilio Sanitario en Carretera a toda la red.

UNO DE CADA CINCO, MUJER. En 1970 se prueba en el circuito madrileño del Jarama la eficacia del nuevo sistema de calificación de las pruebas prácticas del permiso de conducir y se crea el Centro de Proceso de Datos. En 1971 se realizan diversos estudios encaminados a garantizar la seguridad de la circulación, como los de las 'operaciones retorno' en las vacaciones de Semana Santa y estivales. Se crean bases de helicópteros en Sevilla y Valencia y el Centro de Proceso de Datos prepara los programas para crear el Registro de Vehículos en cinta magnética a partir de las nuevas matrículas, al tiempo que se inicia el canje de los permisos de circulación de los vehículos ya matriculados.

FOTO *IN FRAGANTI*. En 1972 se adquieren equipos de fotocontrol para la Guardia Civil y las primeras multas por fotografía sorprendieron a más de uno en compañía sospechosa. La primera operación de tránsito de portugueses y marroquíes se organiza en 1981, al tiempo que se inicia la instalación de áreas de descanso. En 1982 –Mundial de Fútbol y visita del Papa a nuestro país– se instala el primer Centro de Control de Tráfico, que regula un tramo de la N-II en la salida de Madrid hasta el Nudo Eisenhower, con 4 cámaras y paneles de señales iluminados con lámparas.

En 1984, la DGT regula 452 travesías, pone en marcha el plan de accesos a Madrid y Barcelona, el de Postes SOS y el Centro de Información 24 horas. En 1986 la DGT firma un convenio con 25 diputaciones para mejorar la señalización e instalar barreras de seguridad.

LUTO EN TRÁFICO. El 30 de junio de 1988, un helicóptero de la DGT se estrella en las estribaciones del Pico de La Miel, próximo a la localidad madrileña de La Cabrera. En él viajaba la primera directora general, Rosa de Lima Manzano, que se dirigía a un acto oficial, y con ella fallecen los pilotos de la DGT, Santiago Aizpurúa y Manuel Moratilla, junto al diputado Alberto Acítores y el crítico de arte, Santiago Amón. Tráfico guarda luto.

En 1989 se ponen en marcha los

276 K para un referéndum

El ordenador de la DGT que realizó el recuento de los votos del referéndum constitucional del 6 de diciembre de 1978 se 'cayó' la víspera. Así se lo comunicó el jefe de Estadística, Eduardo Novo, a su director, Jesús García Siso, cuando éste llamó para comprobar cómo estaban las cosas. A punto estuvo de darle un síncope: llegó a creer que se había caído al suelo. El recuento del referéndum y el de las primeras elecciones se realizó con dos ordenadores 370-145 IBM de 1975, con una capacidad –276 y 212 K, respectivamente– diez veces inferior a cualquier ordenador personal actual.

1965

- En mayo, en el Palacio de los Deportes (Madrid), **I Campeonato de Parques Infantiles.** Participan 13 equipos y gana **Valladolid.** Ese año, pasan por los parques de la **DGT 50.000** niños.
- Un decreto modifica algunos artículos del Código de la Circulación y entran en vigor los nuevos permisos de conducción.
- Comienza a venderse el Renault **"R-8".**
- Se denuncian 6.732 **robos** de vehículos (5.389 recuperados).
- Se revisan estudios para crear una academia de formación de la **Guardia Civil.**

- La **DGT** estudia **turnos de guardia** a los talleres durante los **fines de semana.**

50 1959/2009

Las Olimpiadas y Expo del 92 supusieron un salto cualitativo y cuantitativo en las inversiones de la DGT en materia de control de tráfico

Directores al mando de la DGT

centros de control de Valencia y Barcelona, comienza a construirse el de Málaga y los acontecimientos de 1992, Expo de Sevilla y Juegos Olímpicos de Barcelona, suponen un salto en las inversiones de la DGT en materia de control de tráfico, se amplía el Centro de Control de Barcelona, se inaugura el de Sevilla y se estudian más de un centenar de proyectos de regulación.

En 1993 se firma el Pacto por la Seguridad Vial, en el que se implicaron todos los sectores sociales y en 1994 comienzan a funcionar los radares móviles instalados en los vehículos de la Guardia Civil. Al año siguiente, el Parlamento abre una ponencia de seguridad vial de ciclistas.

En 1997 la DGT, que recibe la visita del presidente del Gobierno, José María Aznar, pone a punto un sistema completo de información por Internet y teletexto de TVE. En 1998 se traspasan las competencias en materia de tráfico a Cataluña y Girona es la primera provincia donde los Mossos D'Esquadra relevan a la Guardia Civil.

En el 2000, siguiendo una política de aproximación del servicio al ciudadano, comienzan a abrirse oficinas locales de Tráfico y en 2001 se pone la primera piedra del nuevo edificio de la DGT, en Josefa Valcárcel, 44. Mientras fracasa el intento de crear patrullas unipersonales de la Guardia Civil de Tráfico, en marzo de 2002 se inaugura en Centro de Gestión de Tráfico del Noroeste, en A Coruña, así como los centros de gestión de Valladolid y Albacete.

En 2004, con la nueva legislatura, se crea la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados y el nuevo director de la DGT, Pere Navarro, crea el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, pone en marcha campañas intensivas de control y de concienciación (velocidad, el alcohol, el uso del móvil...) y durante los fines de semana se incluye información del número de muertos en accidente .

Se aprueba un plan para la implantación en el trienio 2005-2007 de 500 radares fijos y el 1 de julio de 2006 entra en vigor el permiso por puntos y se crea la figura del Fiscal de Seguridad Vial, que recae

- Bosch comienza a estudiar el **ABS** electrónico.
- Los presidentes **De Gaulle y Saragat** inauguran el túnel bajo el Mont Blanc.

- **Inglaterra** adopta señales de tráfico similares a las del Continente y el límite de 70 millas (113 km/h) en carretera.

- **Johnson,** nuevo presidente de EE. UU., aprueba el voto para los negros.
- Nace la **OLP.**
- **Jim Clark** gana las 500 Millas de Indianápolis y el segundo campeonato de F-1.
- La **misa** deja de decirse en latín.

Permisos existentes

- A1 870
- A2 484.355
- B 292.387
- C 89.345
- D 19.882
- TOTAL 906.721

En 2004 comenzaron las campañas intensivas de control de velocidad, alcohol y móvil

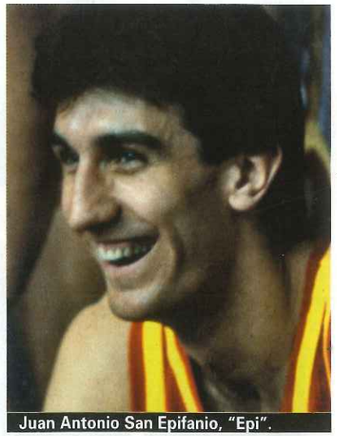
en Bartolomé Vargas.

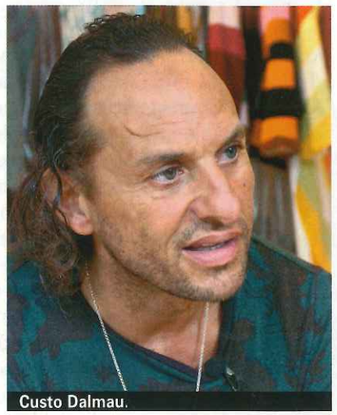
TRÁFICO EN LA WEB. La DGT ofrece en su página web las incidencias del tráfico y se puede contemplar la circulación en tiempo real a través de sus cámaras, o conocer el tiempo por la zona por la que va a viajar. En 2007 se pone en marcha el permiso de conducción por 1 euro al día y se reforma el Código Penal. Además, la DGT dota a la Guardia Civil con PDA's para formular y cobrar las denuncias.

El 1 de marzo de 2008 arranca el Centro de Tramitación de Denuncias Automatizadas de León, que recibe la visita del presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero. Se comienza a trabajar con un sistema de radar situado en los helicópteros y la DGT y Fomento suscriben un convenio para señalizar los Tramos de Concentración de Accidentes (TCA), que dejan de llamarse puntos negros.

Desde el 21 de abril de 2009 ya se pueden pagar las multas a través de la web, mediante tarjeta de crédito y todos los permisos que se expiden desde el 4 de mayo son ya de formato tarjeta de plástico. Julio de 2009, la DGT cumple 50 años en un ambiente de esperanza por la positiva evolución de la accidentalidad. ◆

Emilio Aragón.


Juan Antonio San Epifanio, "Epi".


Custo Dalmau.

LOS **FAMOSOS**, MADUROS

Yo también cumplo 50 años

Emmanuel ZOCO

Si miramos a 1959, lo primero que nos viene a la cabeza es la imagen de una canasta, año crucial para el baloncesto español. Tres figuras emblemáticas de una época nacieron entonces: los madridistas Juan Manuel López Iturriaga y Fernando Romay y el barcelonista Juan Antonio San Epifanio "Epi". Los tres consiguieron la Medalla de Plata en Los Ángeles '84 y nos hicieron soñar dotando al baloncesto de una popularidad desconocida en nuestro país. Otro de los grandes de la historia de este deporte fue el estadounidense "Magic" Johnson, que alcanzó la cima jugando con Los Lakers y se retiró en 1991 al hacer público que era seropositivo.

Siguiendo en el mundo del deporte, 1959 dio a luz a John McEnroe y sus conocidos enfados para el tenis con siete títulos de Grand Slam; a Bernard Schuster para el fútbol tanto en su faceta de jugador como entrenador y a Sito Pons para el motociclismo, con sus dos campeonatos del mundo de 250.

Muchas de sus hazañas nos las ha contado –y lo sigue haciendo– la periodista María Escario desde TVE. En esta cadena se dio a conocer con el concurso "3x4" y su peculiar peinado otra gran comunicadora, Julia Otero.

Una de las series más vistas y apreciadas por espectadores y críticos es "House". Su protagonista es el cincuentón Hugh Laurie, un actor británico que gracias a este papel de doctor, tan antipático con los pacientes como implacable con las enfermedades, ha logrado el mayor éxito de su carrera. Peor parece ser que lo tienen las actrices llegadas a una edad. Y es que ellas se quejan a menudo de que a partir de los cuarenta no hay personajes interesantes. Sin embargo nuestras tres siguientes cincuentonas se libran de esta maldición: Victoria Abril, Adriana Ozores y Emma Thompson siguen en activo e interpretando protagonistas en el cine. Si un grupo musical merece recibir un espacio protagonista en la música española es Mecano. Disuelta la formación responsable de temas como "Maquillaje", "Hawai Bombay" o "Aire", dos de sus componentes, José María Cano y Ana Torroja continúan en activo en solitario. Y quien se enfrenta a los cincuenta con un gran desafío es Patxi López. El político socialista ha cambiado de década el año en el que el color del gobierno vasco también lo ha hecho, siendo el primer lehendakari no nacionalista. ◆

Desde Iturriaga a Romay, "Epi", Sito Pons, "Magic" Johnson o Mcnroe, pasando por actores como "House" y Victoria Abril

Ángeles Caso

La escritora Angeles Caso (Gijón, 16 de julio de 1959) se hizo famosa en los ochent como presentadora del Telediario. Licenciada en Geografía e Historia, de los informativos pasó a "La tarde", en TVE, y de ahí a la radio. Con 35 años apostó por la literatura. En 1994 ganó el Planeta y en 2000 el Fernando Lara. Nos dijo: *"No dar importancia a coger el coche con unas copas encima es una gran irresponsabilidad"*. Y del cinturón: *"Ha sido una pelea constante contra quienes decían que no hacía falta"*.

Juan Antonio San Epifanio "Epi"

Mejor jugador de baloncesto de Europa en los 80. Juan Antonio San Epifanio, "Epi" (Zaragoza, 12 de junio de 1959), pasó toda su carrera deportiva en el Barcelona. Consiguió veinte títulos y fue medalla de plata en los Los Ángeles 1984. *"En absoluto me gusta correr. Sólo me han puesto dos multas de tráfico: por velocidad y por no llevar el cinturón. Pero soy un conductor tranquilo y respetuoso"*.

Emilio Aragón

Emilio Aragón (La Habana, Cuba, 16 de abril de 1959) es actor, humorista, músico y empresario. Se estrena en el cine como director con "Pájaros de papel". De la saga de los payasos Aragón, primero le conocimos como Milikito, y luego se lanzó en solitario: "Ni en vivo ni en directo", "Vip Noche" y "Médico de familia". Desde 2006 es presidente de La Sexta. En 1991, declara a nuestra revista: *"No merece la pena llegar diez o quince minutos antes. Los viajes hay que tomárselos con tranquilidad. Lo importante es llegar"*.

Custo Dalmau

Las camisetas Custo Barcelona son todo un icono. Su artífice, Custo Dalmau (Lleida, 1959), decidió dedicarse al diseño después de un viaje a Estados Unidos. En 1997 participó en la Semana de la Moda de Nueva York y fue su despegue. Desde entonces han ampliado su línea de ropa. Hace poco nos declaraba: *"Soy un obseso de la seguridad. Cuando era joven me gustaba la velocidad pero en estos momentos me asusta. El endurecimiento de las penas es correctísimo. Le pena es que no todo el mundo es consciente del riesgo"*.

1966

- Tras pruebas piloto en **Soria y Badajoz** se crea el servicio de **Auxilio en carretera de la JCT** con servicio de ambulancias (19) propio con base en la N-I.

Trámites con vehículos

Reconocimientos periódicos	204.701
Reformas	52.081
Transferencias	280.999
Bajas definitivas	17.630
Embargos	22.700
Cancelaciones embargos	11.603
Cancelaciones depósito	28.934
Hipotecas	122
Cancelaciones hipotecas	20
Cambios servicio	17.499

- Caen cuatro **bombas** nucleares en el mediterráneo en **Palomares** (Almería). Fraga se baña en sus playas.

- Indira **Gandhi**, primera ministra en India.
- **Mao** pone en marcha en China la Revolución Cultural.
- **Santana** gana Wimbledon.
- Seat fabrica 300.000 unidades del "850" que, con 37 CV alcanza 125 km/h.
- Fiat firma un contrato para fabricar coches en URSS.

1967

- La **DGT** asume la competencia sobre la **aptitud de los conductores** (Ley 85/1967), que dependía de Industria –de ahí el título de ingeniero del examinador–. El examen se hacía en 20 minutos en un "600".

- Asesinan a **J. F. Kennedy** en Dallas (Texas).
- **Martin Luther King** pronuncia su discurso "Tengo un sueño".
- **Pablo VI** nuevo Papa.

- El parque de turismos (1.334.837) supera por primera vez al de motos (1.259.062).
- Mercedes presenta la columna de dirección colapsable.

Un litro de gasolina súper cuesta **11ptas.**

- Seat fabrica su unidad **medio millón.**
- Un **"1500"** cuesta **117.600** pesetas.
- La primera edición de **"Cien años de soledad"** tira **8.000** ejemplares.
- Se aprueba el trasvase **Tajo-Segura.**
- **Guerra de los 6 días.**

Hoy, los ocupantes están protegidos por el cinturón de seguridad, numerosos airbags...

DEL **CINTURÓN** DE SEGURIDAD A LOS COCHES QUE FRENAN SOLOS

Seguridad: historia de una revolución

En 1959 nació el cinturón de seguridad, uno de los elementos que más vidas ha salvado en la historia del automóvil. Actualmente, el desarrollo de nuevos sistemas capaces de avisar o reducir las lesiones en caso de accidente y de actuar automáticamente para evitarlos constituyen la mayor revolución sobre ruedas.

Mercedes LÓPEZ

Al mismo tiempo que nacía la Jefatura Central de Tráfico, a más de dos mil kilómetros de nuestro país, un ingeniero sueco llamado Nils Bohlin desarrollaba, para Volvo, un cinturón de seguridad de tres puntos para el coche. Nacía uno de los elementos de seguridad más importantes de los coches –su uso reduce un 50% el riesgo de muerte– y marcaba un hito en la historia de la seguridad del automóvil, cuya evolución desde entonces ha sido constante.

Pero sin olvidar que, a finales de los cincuenta, el coche era ya un interesante madurito –en 1986, Karl Benz patentó el primer automóvil movido por motor de explosión– que había ido incorporando auténticas 'joyas' en el campo de la seguridad: neumáticos sin cámara, lámpara de doble filamento, parabrisas con cristales de seguridad, dirección de cremallera, habitáculo reforzado, depósito de combustible colocado fuera del habitáculo...

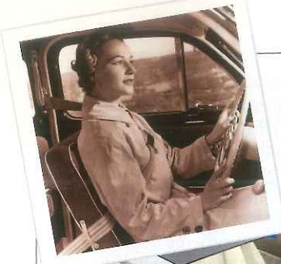
Los sesenta comienzan con la incorporación de cinturones en los asientos traseros de los Volvo y Mercedes. En 1967, es también Mercedes quien presenta la columna de dirección colapsable: en las colisiones absorbe parte de la energía producida, se dobla o repliega y, con ella, el volante, aminorando las lesiones del conductor. El siguiente paso fue la generalización de la dirección asistida –reduce la fuerza necesaria para girar el volante–. Se perfeccionará con la llegada, primero del 'Servotronic' y, después, con la asistencia eléctrica.

1968

- Se conceden **147** autorizaciones de instalación de **Escuelas particulares de conductores** y **84** de funcionamiento.
- Primer asesinato de **ETA** al matar al guardia civil **José Á. Pardines.**
- Fin del canje de permisos para adaptarlos al Convenio de Viena. En dos años se canjean 3,7 millones.
- La DGT, primer premio de Cine Industrial por "Tráfico Documento 2".
- Volvo, Mercedes y BMW presentan modelos con reposacabezas.
- Se producen los movimientos del **mayo francés** y la **Primavera de Praga.**

- Triunfa el concurso **"Un millón para el mejor".**
- **Gabino Moral** acierta **14** en las quinielas y gana 30 millones de ptas.
- Asesinados **Robert Kennedy** y **Martin L. King.**

- **Massiel** gana Eurovisión con el **"La la la".**



Cinturón de seguridad: el primero que llegó

En 1959, Volvo ponía en el mercado el primer cinturón de seguridad de tres puntos y Mercedes, veinte años después, instalaba cinturones en todos los asientos. En 1975 se hizo obligatorio el uso del cinturón de seguridad en carretera. Cuatro años más tarde se estudiaba extender la obligación a todos los ocupantes, tanto en ciudad como en carretera, norma que entra en vigor en 1992. Hoy lo utiliza el 95% de los pasajeros de los asientos delanteros y el 70% de los traseros. En 1995 aparece, en el Renault "Mégane", el sistema de retención programada, en el que el cinturón se asocia con un limitador de esfuerzo (reduce la presión sobre el tórax), un pretensor (limita el desplazamiento del cuerpo) y un enrollador bloqueador. Además, actualmente los coches equipan unos dispositivos que avisan (visual o acústicamente) si alguno de los ocupantes no se lo ha puesto. Abrocharse el cinturón reduce un 50% el riesgo de muerte en caso de accidente.

Muy importante fue la presentación, en 1968, de los reposacabezas como sistema de seguridad, lo hicieron Mercedes y BMW. Habían nacido en los 50, pero como elemento de confort en los modelos de élite. Es un elemento que limita el movimiento del cuello y reduce sus lesiones evitando el temido latigazo cervical –los accidentes de tráfico son la primera causa de lesión medular en España–. Años más tarde, Volvo presenta el sistema 'Whips', en el que reposacabezas y asiento se mueven conjuntamente. A finales de los 90, Saab idea el reposacabezas activo que acompaña a la cabeza del ocupante en su trayectoria en caso de colisión. Y en 2006, Lexus incorpora un sensor en el parachoques trasero que, en caso de impacto, activa los reposacabezas, para proteger eficazmente el cuello.

LOS SETENTA. En 1970, Porsche realiza pruebas de hinchado de unas bolsas de aire que protegen la cabeza y tórax del conductor en caso de colisión. Bosch trabaja toda la década para perfeccionarlo y Mercedes las pone en sus coches en 1981.

> El airbag se diseñó como complemento del cinturón y un Mercedes, en 1981, fue el primer coche que lo equipó

También en 1970 aparece la lámpara halógena. Otro hito de la seguridad. No podemos olvidar que el 90% de la información que necesita un conductor la recibe a través de

Director general de ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles).

Luis Valero

El reto es unir seguridad y ecología

- ¿Cuáles son los 3 sistemas de seguridad más importantes de estos 50 años

- Destacan el cinturón de seguridad y el ABS vinculado a los frenos de disco y a los sistemas de control electrónico de la estabilidad (ESP). Sin olvidar, los airbags o el diseño de estructuras más resistentes y con deformación programada.

- Las nuevas tecnologías están marcando la evolución de los coches. ¿Cuáles deberían equipar de serie todos los coches?

- Sin duda, el ESP, los sistemas de iluminación diurna (DRL) y los sistemas de ayuda a la frenada de emergencia (BAS).

- ¿Cuál es el reto de futuro al que se enfrentan los fabricantes?

- Alcanzar el complejo equilibrio entre la seguridad y las restricciones de consumo y emisiones de CO_2. En general, más seguridad supone la incorporación de nuevos sistemas que incrementan el peso y, por lo tanto, el consumo y las emisiones.

1969

- Se revisan **454.145** vehículos en la **IV Campaña de Alumbrado.**
- Primeros cinturones delanteros retráctiles.
- Se **cierra** la verja con **Gibraltar.**

Multas en el Código

	ptas.
Circular sin permiso circulación	50
Circular sin que exista permiso circulación	1.000
Circular sin permiso conducción	50
Circular sin que exista permiso conducción	1.000
Conducir de forma negligente o temeraria	500
No llevar carga alumbrada de noche	500

La multa más alta era de 5.000 ptas. por infracciones al art. 275 (normas reguladoras de escuelas de conductores) y al art. 208

- **Neil Amstrong,** del Apolo 11, primer hombre en la **Luna.**
- **Salomé** gana Eurovisión.
- Se lanza la moto española **Sanglas "295",** con la que se equipa a la ATGC.
- Festival de **Woodstock.**
- Primer vuelo del **Concorde.**

Airbags: nacieron en los 80

Diseñados como complemento del cinturón de seguridad, los airbags son unas bolsas que se inflan en milisegundos en caso de colisión. Mercedes las presentó en 1981. En la actualidad los coches se han llenado de airbags: frontales (evitan que la cabeza y el tronco choquen contra el volante y el salpicadero), laterales (reducen las lesiones de los ocupantes de las plazas exteriores y en los descapotables también protegen la cabeza), de cortina (evitan que la cabeza se golpee contra los laterales del coche), de rodilla (limitan los golpes contra la base del volante), antisubmarino (se colocan debajo del asiento e impiden que el ocupante resbale por debajo del cinturón de seguridad)... En 2008, Toyota presentaba otros nuevos: el de cortina trasero (se extiende por detrás de los reposacabezas de las plazas traseras); y el central trasero (sale 'del techo' para evitar que los ocupantes se golpeen entre sí). Además, se están estudiando los airbags para peatones. Se despliegan en caso de atropello, uno en la zona frontal del capó, para amortiguar la colisión de la cadera del peatón contra el coche y otro, en el parabrisas, para reducir el golpe en la cabeza.

los ojos. En 1978 Volvo incorpora luces de niebla delanteras y traseras. Después llega la luz de xenón, que triplica la intensidad lumínica. En 1999, Cadillac lanza un sistema de visión nocturna con rayos infrarrojos que permite ver en la oscuridad. Y lo último, los sistemas de luces inteligentes que adaptan su trayectoria e intensidad a las circunstancias del tráfico. Opel lo presentaba en 2002. Pero, sin olvidar, los otros elementos que también posibilitan la visión: desde los parabrisas –a partir de 1984 es obligatorio que sean de vidrio laminado, que no se astilla ni se desintegra–, hasta los limpiaparabrisas, que hoy se ponen en funcionamiento cuando caen las primeras gotas y autorregulan su velocidad de barrido. Finalmente, hay que reseñar que una directiva de la Comunidad Europea (CE) obliga a incorporar luces diurnas automáticas en todos los coches a partir de 2011.

Es también en los 70 cuando se impone el neumático radial, que ya había sido inventado en 1946 por Michelín y que dota al vehículo de mayor estabilidad. En los 80, se fabrican con diferentes tipos de gomas, dimensiones y diseños del dibujo. En 1992 llega el neumático 'verde' que, por su menor resistencia, reduce el consumo de combustible. Y en el 96, Michelín presenta el 'Pax System', un neumático que en caso de pinchazo puede seguir rodando durante 200 kilómetros a un velocidad de hasta 80 km/h, conservando el control del vehículo. Más tarde aparecen los sistemas que controlan la presión de los neumáticos –el 80% de los fallos de un neumático se deben a la pérdida de presión–. En 2012, por una normativa de la UE, será obligatorio que todos los coches lo equipen.

JOSE MANUEL MACHADO
Presidente de FORD España

Cambio radical

En estos cincuenta años, la sociedad española ha sufrido un cambio radical en todos los aspectos: económico, político y social. Como presidente de Ford, me congratula ver el importante peso que el automóvil ha tenido en estos cambios. Ha sido un impulsor de la economía, ha favorecido el cambio social y la modernización de las costumbres, ha propiciado el conocimiento y la cultura de nuestro país. En definitiva, ha sido un motor de progreso y libertad. Además, me siento orgulloso porque Ford creyó en el potencial de España y apostó por su futuro implantando una moderna fábrica que hoy es ejemplar. Seguimos tan ilusionados como entonces, y seguimos apostando por el futuro.

50 1959/2009

Hasta 1968 los reposacabezas eran considerados un elemento de confort de los modelos de élite

LOS OCHENTA. Como complemento al ABS nacen, a mediados de los 80, los sistemas antideslizamiento, que entran en funcionamiento en situaciones de poca adherencia o maniobras bruscas. Son conocidos como ESP (sistema de control de estabilidad) y ASR. La UE ha propuesto que el ESP –puede reducir hasta un 50% el riesgo de accidente en condiciones adversas de agua, nieve...– sea obligatorio en 2012.

En 1993, Mercedes pone la barra de protección lateral en sus modelos. Es uno de los últimos pasos en el perfeccionamiento de la carrocería. El habitáculo de seguridad, cuyo objetivo era crear un espacio de supervivencia, fue presentado en 1941 por BMW. Y unos años después, el Mercedes "220" incorpora un habitáculo capaz de absorber la mayor cantidad de energía posible y, al mismo tiempo, impedir que otros elementos entren en su interior. A partir del año 2000 los investigadores se centran en la compatibilidad de los coches, y se señala a los 'todoterreno' como los vehículos más peligrosos. Sus chasis, altos y rígidos, actúan como una barrera indeformable capaz de golpear a los ocupantes del turismo. El siguiente paso es hacer coches 'menos agresivos' para los peatones. En 2002, Ford desarrolla un capó activo que se eleva y reduce las lesiones del peatón en caso de atropello.

LLEGA EL 2000. En el almanaque aparece el año mítico, el que algunos profetizaban como el fin del mundo. Pero, al igual que ocurrió en la Edad Media, el cambio de mi-

Crash test: mejorar a golpes

Simular una colisión y comprobar cómo se comporta un vehículo y las consecuencias que puede tener en sus ocupantes (se colocan dummies en su interior para recoger toda la información de las lesiones) es el objetivo de los llamados 'crash test' o pruebas de choque. En 1951 Renault crea en Lardy (Francia) un centro para realizar estas pruebas. En 1974 la legislación establece la obligatoriedad de realizar una prueba de choque a 50 km/h contra una pared rígida, para conseguir la homologación del vehículo. En 1987 los clubes automovilísticos europeos se unen para realizar pruebas independientes y se hacen públicos los resultados. Y en 1996 se da el gran paso: nace EuroNCAP. Realizar pruebas de choque sobre coches que ya se venden y evaluar su seguridad es su objetivo. Las puntuaciones se reflejan en estrellas, de una a cinco, y se evalúa la protección que ofrecen a ocupantes, niños y peatones. El primero que consiguió cinco estrellas fue el Renault "Laguna", en 2001. Este año 2009 se han endurecido las pruebas y también se puntúa la protección que ofrecen los coches frente al latigazo cervical y la eficacia del ESP.

RAFAEL PRIETO
Director General de Peugeot

Preparados para otros cincuenta años

Para Peugeot estos últimos 50 años han sido un período apasionante con hitos que quedarán en la memoria. Del legendario y mítico "205" a una gama completa que incluye modelos de gran éxito comercial. Esta innovación también ha sido visible en el diseño y en nuestras motorizaciones, en nuestro compromiso ecológico y en materia de seguridad. Estamos especialmente orgullosos de haber ido interpretando las necesidades del mañana para llegar a ser en 2008 la marca preferida por los españoles que compran vehículos de emisiones reducidas. Los nuevos modelos que están por llegar garantizan nuestra pasión por el automóvil durante, al menos, los próximos 50 años.

1970

- Comienzan las **operaciones Retorno** en **vacaciones y Semana Santa.** También los planes de circulación en **fiestas locales** (San Fermín, Fallas, El Rocío...) y se limita la circulación de **vehículos pesados** en accesos a Madrid, Barcelona y N-634.

- Porsche realiza las primeras pruebas con airbags.
- Aparecen las lámparas halógenas.

- Las puertas del "600" comienzan a **abrir hacia atrás.**
- Un **"2 CV"** de segunda mano cuesta **10.000 ptas.**

- Se crea el **Centro de Proceso de Datos,** que confecciona 1.193.008 fichas de conductores, anota 40.600 sanciones y **533.744** nuevos conductores. Para ello, perfora **5,8** millones de fichas y el ordenador trabaja **4.336** horas

- Mueren **Janis Joplin y Jimi Hendrix.**
- **Allende,** presidente en Chile.

- Según la V Campaña de Alumbrado, el 43% de los vehículos circula con problemas en sus luces.
- I Campaña de Neumáticos de la DGT.
- El auxilio sanitario funciona en N-I, N-II, autopistas de Barcelona, carreteras de Tenerife, Vizcaya y Valencia, y entre La Junquera y Alicante y realiza 2.400 intervenciones.

- **Picasso** dona 900 obras suyas a Barcelona.
- George Harrison anuncia la disolución de los **Beatles.**
- Jochen **Rindt** muere en accidente en Monza, y gana el Mundial de F-1 a título póstumo.
- **Sadat,** presidente egipcio.
- **Cassius Clay** se retira.

Censo de Conductores (5.374.617)

Edad	Varones	Mujeres
16-17 años	50.240	2.988
18-24 años	840.713	124.337
25-44 años	2.723.122	344.272
45-64 años	1.117.867	84.170
65-74 años	80.252	2.026
75 y más años	4.582	48
TOTAL	**4.816.776**	**557.841**

Sillitas infantiles, ¡menudo cambio!

Se les denomina Sistemas de Retención Infantil (SRI) y se comercializan cuatro tipos: capazo, sillita, elevador con respaldo y alzador. Volvo fue el primer fabricante que, en 1972, presentó un asiento infantil de seguridad y, en España, su uso es obligatorio desde 1992. A pesar de que su utilización reduce un 75% las lesiones en caso de siniestro son, aún hoy, una asignatura pendiente de los padres (sólo el 75% usa una sillita adecuada). La última aportación es el sistema Isofix (la estructura del asiento del coche lleva dos argollas en las que encaja un mecanismo que llevan las sillitas) que facilita su anclaje en el coche. La normativa actual establece que los niños (y todas las personas) cuya estatura no supere 1,35 metros están obligadas a utilizar un SRI adaptado a su peso y talla.

El ABS llegó en 1974 y supuso el principio de la incorporación de la electrónica al automóvil

lenio se tradujo en una evolución vertiginosa. Se han desarrollado sistemas que regulan o limitan la velocidad, que se empezaron a comercializar en 2001. También están disponibles dispositivos que avisan (vibra el asiento) cuando el vehículo se sale de la trayectoria.

Se están estudiando sistemas –Renault o Mercedes–, que mediante cámaras van 'leyendo' los ojos de conductor y detectan signos de cansancio y alerta. En 2007, Volvo anuncia que incluirá en sus coches el sistema "Alcoguard": el conductor sopla en un dispositivo y si supera el límite de alcohol establecido legalmente, el coche no arranca.

ALFREDO VILA
Director General. de Citroën España

La seguridad, una prioridad

Las cosas no son lo que eran hace 50 años. Los coches tampoco. Ni en cuanto a su número, ni en cuanto a sus características y nivel de seguridad. Dispositivos como el ABS, o los airbags, en esa época no existían, eran ciencia ficción. Pese a los avances en seguridad, sigue habiendo accidentes y, para Citroën, reducirlos es una prioridad. Por ello, la marca investiga permanentemente y equipa a sus vehículos con las más avanzadas tecnologías, como la alerta de cambio involuntario de carril, que avisa al conductor, mediante la vibración de su asiento, cuando el vehículo supera una línea de la carretera sin que se haya activado el intermitente.

Por su parte, Nissan indica que está investigando un pomo del cambio de marcha que detecta la presencia de alcohol en el sudor de la mano. Ford, en 2008, presentó un espejo retrovisor exterior que elimina el temido ángulo muerto. Honda lanzó su última versión del "Accord" equipada con un sistema que mantiene la distancia de seguridad respecto al coche que circula delante. Y en mayo de 2008, Volvo presentó el prototipo de lo que será su "XC60", el coche fantástico. Incorporará el sistema 'City Safety', un radar detecta posibles obstáculos con los que el vehículo puede impactar y avisa al conductor. Si éste no frena, lo hace el coche automáticamente en velocidades de hasta 30 km/h.

Y lo último: sistemas inteligentes de adaptación de la velocidad que van leyendo las señales y avisando al conductor si sobrepasa los límites establecidos. Lo equipan el BMW "Serie 7" y el Opel "Insignia". Y, sin duda, mañana se dará a conocer otro novedoso dispositivo. ◆

1971

- Se crean las bases de **helicópteros** en **Sevilla y Valencia.** Se compran cincos nuevos aparatos y se realizan **950** servicios y **1.362** horas de vuelo.
- El Seat **"600"** es el **coche más vendido** en **Finlandia.**

- Mercedes-Benz patenta el airbag.
- El decreto 2046/71 obliga a canjear todos los permisos de circulación de vehículos ya matriculados.

Un litro de gasolina cuesta de **10,5 a 13,5** ptas.

- Pablo **Neruda,** Nobel de Literatura.

- La autopistas de La Coruña tiene **35 km de longitud.**
- Nace **Greenpeace.**
- Sale a la venta el primer procesador comercial, **Intel 4004.**
- **Merckxs** gana el Tour .
- Se estrena **"La naranja mecánica"** (Kubrick).
- **Serrat** publica **"Mediterráneo"** y John Lennon canta "Imagine".

DESDE LOS CARTELES A LA TV, LA **DIVULGACIÓN** HA SIDO SIEMPRE PRIMORDIAL EN LA DGT

En campaña permanente

"*Si bebes, no conduzcas*", "*Las imprudencias se pagan*" o el más reciente "*No podemos conducir por ti*" no son solo frases que resuenan en nuestra memoria. Las campañas de divulgación de la DGT dejan huella y constituyen en sí mismas un reflejo de la evolución de este país.

Marian GARCÍA RUIZ

A lo largo de los últimos 50 años, la Dirección General de Tráfico ha lanzado cerca de 2.000 iniciativas divulgativas diferentes. Se ha convertido en una de las mayores fuentes publicitarias y ha sido pionera en el ámbito de la comunicación institucional. La labor divulgativa de la DGT ha utilizado todo tipo de soportes, desde el adorno de escaparates y marquesinas hasta una amplia red de cartelería, pasando por los anuncios televisivos, de mayor impacto mediático, las cuñas de radio, prensa, cine, Internet o los paneles de mensaje variable de las carreteras, con llamamientos directos al conductor. La Jefatura Central de Tráfico fue el primer organismo público que hizo un anuncio en televisión, en 1961, que se dedicó, por cierto, a prevenir los adelantamientos peligrosos. *"Ahora sí, ahora no"*... Ha fomentado también la participación de empresas privadas en la divulgación a través de la Responsabilidad Social Corporativa con campañas como el "Ponle Freno".

LOS INICIOS. Las primeras campañas se realizaron a través de carteles, pasquines, banderines o cromos. Sus mensajes utilizaban un lenguaje directo, sencillo y didáctico, dirigido a un grupo todavía inexperto y minoritario de conductores, además de a los peatones y ciclistas, el eslabón más débil de la carretera. El estado del vehículo fue también una preocupación y objeto de campañas en esta época. Los anuncios en televisión eran todavía anecdóticos y se empleaba sobre todo la prensa y

1972

Parque: más de la mitad, turismos

Total	5.334.633
Motos (22,8%)	1.219.381
Turismos (61%)	3.254.801
Autobuses (0,6%)	34.283
Camiones (15%)	818.144

- Volvo presenta su primer asiento infantil de seguridad.

Se hacen ajustes en la organización central y periférica de la **DGT** y se adquieren equipos de **fotocontrol** para la **Guardia Civil.**

- Se instalan cinturones **retráctiles** en los asientos traseros.
- **TVE** emite la serie "Stop", 20 programas de 30 minutos sobre el tráfico.

Lavar el coche cuesta **90 ptas,** y engrasarlo, **60.**

- Surge el **Watergate,** que hará dimitir a Nixon.
- **Fernández Ochoa,** medalla de oro en Sapporo.
- **Fittipaldi,** gana la Fórmula-1.

El alcohol, la velocidad y los peatones han sido objeto de campañas desde los primeros años

la radio que colaboraban de forma desinteresada. La DGT les proporcionaba Boletines Informativos con mensajes para divulgar como éstos: *"Confía en tu prudencia, no en los frenos"* o *"La sangre de todo niño atropellado nos salpica a todos"*. El NO-DO, en los cines, se utilizó para emitir cortos y pequeños anuncios: *"Deténgase a tiempo"*, sobre las distancias de frenada, duraba 30 segundos; *"Los hombres del Tráfico"* era un corto que duraba 20 minutos. En 1966 se realizó la primera campaña en televisión para combatir la velocidad excesiva.

ENSEÑAR A CIRCULAR. En los años 70, las campañas siguieron siendo muy básicas. Se utilizaban muy a menudo dibujos animados y se ponía el acento en la educación: *"Saber andar no basta. Enséñele a circular"*. En esta época abundan los niños con caras angelicales pidiendo prudencia, se hacen campañas puntuales por Navidad y se celebra la Jornada de Oración por el Tráfico. *"Dios en tus carreteras"*, reza uno de los carteles de la DGT que podemos ver en 1975.

El alcohol y la velocidad han sido objeto de mensajes y campañas desde el principio. El cinturón empezó a centrar algunos anuncios en los años 70, pero sobre todo se seguía incidiendo en el peatón.

ELEMENTO DE CAMBIO. En los años 80 la publicidad se convierte en un instrumento capaz de generar y cambiar comportamientos. Se empiezan a hacer más campañas institucionales. En las de la DGT podemos ver caras conocidas como la del actor y escritor Fernando Fernán Gómez o el periodista Joaquín Arozamena pidiendo prudencia; en otro anuncio, unos bañistas suben a la moto en traje de baño mientras se apela al uso del casco como la única prenda obligatoria.

SI BEBES... NO CONDUZCAS. Fue el primer éxito mediático de las campañas de la DGT. El inolvidable Stevie Wonder protagoniza desinteresadamente en 1985 la campaña del *"Si bebes, no conduzcas"*, que ha perdurado hasta hoy. El tono amable continúa en 1989 con la siguiente campaña en la que una ardilla de dibujos animados es el personaje central: *"Te lo dice un amigo"*, aseguraba la ardilla tras pedir moderación con la velocidad o el alcohol.

Sin embargo, las cifras de siniestralidad eran muy poco amables.

LÍNEA SIMBÓLICA. En 1990, con un elevado número de muertos en accidente (más de 7.000), las campañas de publicidad buscan nuevas vías, van cambiando el mensaje y la forma. La seguridad vial comienza a ser una preocupación acuciante en toda Europa. La Dirección General de Tráfico pone en marcha la campaña de carácter simbólico *"La vida es el viaje más hermoso"* con imágenes alegóricas en las que una botella, por ejemplo, se transforma en una bala. *"No te cargues o no aprietes el gatillo"*, decía esta campaña que recibió siete premios AMPE.

LÍNEA DURA. En 1992, la DGT opta por la corriente anglosajona que muestra con total nitidez el realismo de los accidentes y lanza lo que denomina una campaña realista, *"Las imprudencias se pagan"*, que se ha definido también como la línea dura. Cuatro anuncios dirigidos exclusivamente al medio televisivo ofrecen imágenes de accidentes recién ocurridos. Esta campaña, que costó 1.300 millones de pesetas, casi ocho millones de euros, impactó a la sociedad por su dramatismo, y abrió el debate sobre su efectividad. Lo cierto es que no pasó desapercibida para nadie.

A partir de entonces, las campañas de tráfico adquieren más notoriedad. Se presentan ante los medios de comunicación y se convierten en un acontecimiento mediático esperado: como las campañas de Hacienda o las de la Lotería Nacional.

ENFOQUE POSITIVO. Las imágenes duras se sustituyen por un nuevo enfoque que apela a la responsabilidad social: *"La solución está en tus manos"*; a partir de 1998 se lanza un mensaje más positivo, con el lema *"VIVE"* que se intenta convertir en un mensaje social. En el 99, año de la Educación Vial, cambian los límites del alcohol y se lanza una campaña para difundirlo junto con la promoción de la educación. En el 2000, tras el terremoto de Turquía en el que murieron más de 700 personas, se recuerda que *"Ellos no pudieron evitarlo"*. Aquel año en las carreteras españolas habían muerto casi 6.000 personas .

En 2001 podemos ver la primera campaña contra el uso del móvil al volante y la de *"La carretera te pide SIN"*. En 2002 nos recuerdan que *"Si pierdes la calma, alguien puede perder mucho más"*. En 2003, el lema *"Abróchate a la vida"* acapara todas las campañas; es el año del cinturón de seguridad. En 2004, *"Únete a la vida"* intenta de nuevo reclamar la complicidad y responsabilidad de los conductores para reducir la cifra de muertos.

RESPONSABILIDAD. En 2005 llegamos al *"No podemos conducir por ti"*, que ha pervivido prácticamente hasta estos días. El mensaje se dirige claramente hacia el conductor, le hace responsable.

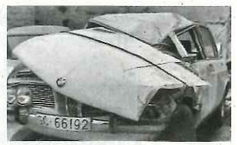
De una campaña anual en cuatro oleadas se pasa a unir todas las acciones de comunicación a los planes de estrategia de la DGT. Cada campaña de control sobre cinturón y sistemas de retención, velocidad, alcohol, casco, distracciones o distancia de seguridad lleva una campaña de divulgación asociada.

En 2006, vemos y escuchamos la campaña de las teleoperadoras premiada con un Ondas en radio: *"Buenas días. ¿Va a coger el coche esta Semana Santa? ¿Y cree que va a*

1973

- Tras estudiar el funcionamiento de medidores de velocidad, luces antiniebla, dispositivos de avería y alcoholímetros, se fija un **límite de alcoholemia** de **0,8 g/l** como máximo para la conducción.
- Cesa la producción del Seat **"600"**, se han vendido 800.000 unidades.

- Se crea la patrulla de helicópteros del Cantábrico, con base en Sondica (Vizcaya). Los helicópteros realizan 1.200 servicios y vuelan 1.925 horas.
- **Carrero Blanco** es asesinado por ETA.
- Crisis **del petróleo:** la **OPEP duplica** sus precios.
- **EE.UU.** se retira de **Vietnam**.



- **Nino Bravo** muere en accidente en Tarancón (Cuenca). Su coche tenía cinturones, él no lo llevaba.

Hasta **1973,** la **accidentalidad en España** crece año tras año. Los **66.387** accidentes, **105.321** víctimas y **4.764** muertes marcan un punto álgido.

- **Dinamarca, Irlanda y Reino Unido** se incorporan a la Unión Europea.
- Golpe militar en **Chile: Pinochet** derroca a **Allende**.
- Guerra del **Yom Kippur** entre Egipto y Siria e Israel.
- **Perón,** presidente en Argentina.

Trámites con vehículos

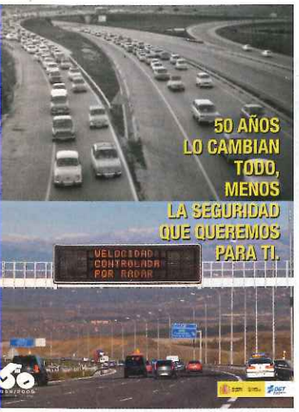
Transferencias	575.998
Embargos	44.956
Reservas dominio	105.554
Precintos	21.723
Bajas	109.197

Un litro de gasolina súper cuesta **13,5 pesetas.**

- "Saber andar no basta: enséñele a circular", campaña infantil.
- Volvo aisla el depósito de combustible.

morir?". Ese mismo año se pone en marcha el Permiso por Puntos con su correspondiente campaña: *"Vamos a conducir mejor"*. El esfuerzo económico, el mayor, es de 18 millones de euros.

En 2007 se recurre a una directora de éxito, Isabel Coixet, que filma varios anuncios con las *"Muchas razones para no conducir si has bebido, para ponerte el cinturón..."*, y tras comprobar que *"En el coche se puede vivir todo o perderlo todo"*, por segunda vez se realiza un anuncio de agradecimiento por la bajada de las cifras de siniestralidad. *"Gracias a los conductores. ¿Seguimos?"*. En 2008 las motos han sido protagonistas: *"Si pensamos en las motos todo irá sobre ruedas"*. Hemos visto también que *"Para hacer daño a un niño, no hace falta ponerle la mano encima, basta con no ponerle el cinturón"* y que el peligro de las carreteras secundarias no está en el árbol, sino en el que circula a 100 km/h por ellas.



En definitiva, como dice la última campaña, en 50 años han cambiado muchas cosas, los recursos económicos han aumentado (16 millones de euros en campañas este año) y los medios se han diversificado, pero el objetivo sigue siendo el mismo: más seguridad vial. ◆

LOS **CARTELES** DE LA DGT REFLEJAN LAS MODAS, COSTUMBRES Y PROBLEMAS DE SEGURIDAD VIAL A LO LARGO DE LOS AÑOS

La vida es bella... si es segura

La primera actividad divulgativa de la Jefatura Central de Tráfico se realizó a través de carteles, un tipo de publicidad en pleno auge en los años 60, que hoy día se mantiene como uno de los medios de divulgación habituales de la DGT.

Marian GARCÍA RUIZ

"Quien evita la ocasión, evita el peligro", *"Las señales no están de adorno"* o *"Quien mal anda, mal acaba"*. Estos son algunos de los lemas de los primeros carteles de la Jefatura Central de Tráfico de los años 60, pequeñas joyas artísticas que, con diversos estilos, lanzan mensajes genéricos acerca de las buenas maneras en el tráfico. En 1961 se distribuye el cartel de *"La vida es bella, conduzca con prudencia"*, todo un clásico en la cartelería de la época, con una tirada de 500 ejemplares en papel lujo, 20.000 en papel mural y 10.000 en cartulina satinada.

En 1962, la tirada de los carteles se amplía hasta alcanzar los 90.000 en cada una de las campañas. En esta primera fase, muchos van dirigidos al peatón: *"No ande a ciegas, su vida peligra"*. O apelan a la prudencia del conductor: *"En sus manos, nuestra vida y la suya"*.

También se aplica el humor al arte y así, Mingote, Chumy-Chúmez y más tarde Forges ponen su talento y su estilo al servicio de la seguridad vial.

En los años 70 los carteles se hacen más conceptuales. Son imágenes planas con tres o cuatro colores y mensajes directos. Muchos de ellos dirigidos al peatón y los niños: *"Saber andar no basta, enséñele a circular"*.

En los 80, los carteles de la DGT introducen la fotografía como imagen principal y se hacen más informativos. También utilizan la ilustración a través de viñetas o personajes de dibujos animados. Los carteles adquieren un carácter de servicio público (difunden información práctica).

50 1959/2009

Los carteles fueron el primer medio de divulgación de los mensajes de seguridad vial de la DGT

En los 90, los carteles de la DGT exploran una línea simbólica de gran creatividad que utiliza sugerentes montajes fotográficos. Luego viene el uso de la imagen más realista que, de acuerdo a la línea dura de las campañas, muestra accidentes, heridos y consecuencias con un tipo de mensajes más dramáticos y emocionales, que buscan implicar más al destinatario y apelan a su responsabilidad.

De *"La vida es bella"* se ha evolucionado a un mensaje más comprometedor que se mantiene hasta hoy. Además de bella, debe ser segura. ◆

1974

- Se establecen nuevos **límites de velocidad: 110 km/h** (carretera), **60** (zona urbana) y **130** (autopista).

Un litro de gasolina súper cuesta **20 ptas.**

- Instalación obligatoria de cinturones de seguridad en los asientos delanteros.

- Se hace obligatoria la "L" para nuevos conductores. Esta señal cuesta 250 ptas.

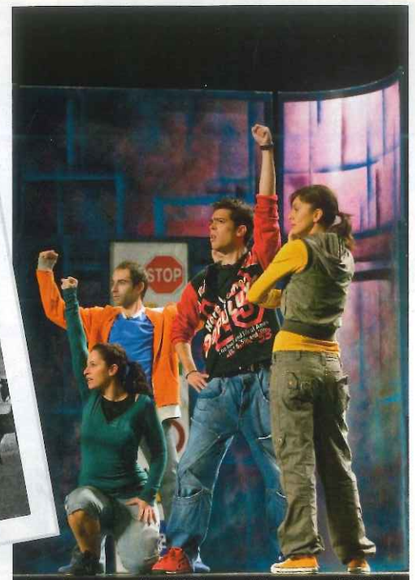
- Se estrena "El coloso en llamas".
- **ABBA** gana Eurovisión con "Waterloo".
- **Nixon** renuncia por el escándalo Watergate. Le sustituye Gerald Ford.
- **Felipe González,** nombrado secretario general de PSOE.
- La población mundial llega a **4.000 millones de personas**.
- **Merckx** gana Tour, Giro y Mundial. Y la Vuelta, Jose Manuel **Fuentes.**
- Por los **Parques Infantiles** de la **DGT** pasan **37.123 niños.**
- En Alemania, **Volkswagen** estrena el **"Golf"** que reemplaza al "Escarabajo".

Las multas se revisan **pts**

Exceso velocidad (+ 10 km/h)	250
Exceso vel. noveles (+ 10 km/h)	500
Exceso velocidad (+ 40 km/h)	3.000
No llevar "L" obligatoria	1.000

- Mientras se crea **Ramones** y David **Bowie** publica "Diamond Dogs", en España **Los Chichos** cantan su archiconocido "Ni más ni menos".
- Nacen Leonardo **DiCaprio, Penélope Cruz, del Piero y Robbie Williams**.
- En Portugal se produce la **Revolución** de los **claveles**.
- Samuel **Goldwyn, Duke Ellington, Lindbergh, Schindler y** Vittorio de **Sica** fallecen.
- BMW presenta el primer coche con ABS; y Volvo, una dirección que absorbe impactos.
- Aparecen los testigos audiovisuales de uso del cinturón.
- TVE programa espacios semanales de seguridad vial.

El primer Código de la Circulación de 1934 recogía la educación de los usuarios de la vía como una obligación y la última Ley de Educación, la LOE, lo implanta en 2007 como una materia obligatoria y evaluable.
La educación vial ha sido uno de los principales objetivos de la Dirección General de Tráfico.



La primera cartilla (1962) y la última obra (2007).

DE LA CARTILLA DE COLOREAR AL TEATRO O A INTERNET... **TODOS LOS MEDIOS** PARA EDUCAR

Cada vez más educación

Marian GARCÍA RUIZ

La educación vial es un objetivo que persiguen las instituciones desde hace más de 50 años y que se dirigió en un primer momento a niños y jóvenes, un sector de riesgo donde además se fraguan los primeros hábitos como peatones y como futuros conductores. Pero el abanico de destinatarios se ha ido ampliando y, actualmente, la educación vial se dirige también a adultos, tercera edad, inmigrantes y discapacitados, entre otros colectivos. Los primeros pasos se dieron a través de carteles, folletos y charlas. La actividad divulgativa se ha ido ampliando a otros medios para hacer llegar su mensaje a través de material didáctico, concursos, teatro e Internet.

LOS NIÑOS. La labor educativa dirigida a los niños se inició con la

celebración de actividades y cursillos en casi todas las provincias. Además de las charlas, el material didáctico es una de las principales herramientas con las que se ha contado desde un principio: desde cuentos para colorear para los más pequeños hasta los folletos escolares como *"La Aventura del Tráfico"* y *"Con tu hijo paso a paso"*, de 1962, que tuvieron un gran éxito. En ese año se inició la actividad del Guiñol de Tráfico. También se realizaban cursos especializados para monitores, personal docente, agentes urbanos de circulación y otros colectivos. La Dirección General de Tráfico ha apoyado siempre esta labor docente a través del material didáctico elaborado por sus pedagogos.

LOS CONCURSOS. A partir de los años 70 se incorporan los concursos como una forma de inculcar valores, conocimientos y hábitos en materia de seguridad vial. El primero, de Dibujos Infantiles sobre Problemas de Tráfico, dió paso a otros muchos que perviven hasta nuestros días como el de Parques Infantiles, el Concurso Nacional de Seguridad Vial en Ciclomotor, el de Educación Vial en el ámbito escolar, entre otros... Millones de personas han participado a lo largo de estos años.

EN EL COLE. La educación vial lleva asomándose a las aulas desde los años 60, pero hasta 1980 no entró en los programas oficiales de EGB. La creación del Centro Nacional de Educación Vial en 1985 supuso un gran impulso a la elaboración de material además de la realización de investigaciones, guías y manuales. En 1999 se celebró el Año de la Educación Vial y, en 2007, la Ley de Educación (LOE) estableció la educación vial como materia obligatoria y evaluable dentro de la asignatura Educación para la Ciudadanía.

A ESCENA. En 1994 se puso en marcha de forma experimental una campaña de educación a través del teatro dirigida a jóvenes de 14 a 18 años. La primera obra, *"El otro y yo"*, tuvo muy buena acogida y la experiencia se repitió no sólo para el público joven, sino también como una nueva herramienta de educación para niños y mayores. A lo largo de estos años se han puesto en escena obras como *"La esencia del tango"*, un musical dirigido a mayores de 65 años, *"El cuento que no se contó"*, para los más pequeños, de 3 a 5 años, y *"El Gran Concurso Circulando"*, para escolares de 9 a 13 años. La última representación es *"133.6 FM en el espacio interior"* para el público de secundaria. Actualmente, la DGT dispone de una importante herramienta en Internet. A través de su página web (www.dgt.es/educacionvial) proporciona una amplia información, con consejos, material, juegos e investigaciones para todos los interesados en la educación vial. ◆

La primera revista de seguridad vial

La revista "Tráfico y Seguridad Vial" nació en 1985 como un instrumento más de divulgación de la DGT. Hoy, la seguridad vial es un tema que ocupa y preocupa a los medios de comunicación, pero en aquellos tiempos no era así y esta revista fue pionera. Jesús Soria es su fundador y único director. El primer número de la revista "Tráfico" se distribuyó con una tirada de 200.000 ejemplares y se dirigía al colectivo de conductores e instituciones relacionadas con la formación y la educación vial. El anuncio de Steve Wonder encabezó la primera portada, por la que pasaron después los principales acontecimientos relacionados con la seguridad vial. Desde el primer momento contó con secciones fijas como La Locura, El Maletero o Salud Vial, incorporó las noticias sobre el motor para atraer a un público más numeroso y ofreció reportajes de actualidad que han servido de fuente e inspiración al resto de medios de comunicación. Hoy cuenta con una tirada por número de 350.000 ejemplares, se distribuye por suscripción gratuita y se puede ver también a través de Internet en www.dgt.es/revista.

50 1959/2009

Desde 2007, la educación vial forma parte de una asignatura como materia obligatoria y evaluable

1975

- La DGT estudia la **utilidad y seguridad del reposacabezas** y la viabilidad de instalar **luces antiniebla** en el parque de vehículos.

- Aparece la primera norma europea que regula la fabricación de cascos.
- Entra en vigor la obligatoriedad del cinturón de seguridad en carretera.

Un litro de gasolina súper cuesta **24 pesetas.**

- Hay **616 km.** de autopista de peaje abiertos (1.426 en obras).

- Muere **Franco. Juan Carlos I** es proclamado **rey de España.**

- **Fisher** no defiende el mundial de ajedrez ante Karpov.
- Bill **Gates** y Paul **Allen** fundan **Microsoft.**

La DGT presta numeroso material para la enseñanza de **primeros auxilios** en facultades de **medicina, escuelas ATS, etcétera.**

- **Últimos fusilamientos** en España a **tres miembros del FRAP y dos de ETA.**

- **Ernö Rubik** patenta su famoso cubo.
- Se abre de nuevo el **Canal de Suez,** tras la Guerra de los Seis Días.
- Nacen David **Beckham** y **Angelina Jolie.**
- Fallecen **Pasolini** y **Escrivá de Balaguer.**

Menos matriculaciones

	1974	1.975
Vehículos		
Camiones	98.123	91.163
Autobuses	2.690	2.909
Turismos	575.723	572.188
Motocicletas	24.436	25.414
Tractores Industriales	2.044	1.916
TOTAL	703.016	693.590

Paul Alan PUTNAM

En 2007 se celebró la I Semana Mundial de la Seguridad Vial. En 1961, el primer Día sin Accidentes.

250.000 personas han muerto de forma prematura y traumática en accidente de circulación a lo largo de estos últimos 50 años. Erradicar los mal llamados accidentes –muchos se pueden evitar– es la principal tarea de la Dirección General de Tráfico desde su fundación. Tras muchos altibajos, se ha llegado a 2009 con un esperanzador descenso mantenido durante los últimos 5 años.

Ahora, como en 1965

Marian GARCÍA RUIZ
Infografía: **Dlirios**

La entonces recién constituida Jefatura Central de Tráfico se encontró en 1959, con un total de 1.678 muertos y 25.246 heridos en la red viaria del país. El parque automovilístico era de 859.152 vehículos, hoy es de casi 31 millones. El número de conductores era de 2.235.192 y hoy es de casi 26 millones. Un dato curioso: había mas de un millón de carros en circulación, que provocaron en 1960 más de 300 accidentes y 35 muertos en carretera. El número de motos duplicaba al de turismos y las vías urbanas registraban más accidentes que las carreteras. Según el Boletín Informativo del nuevo organismo, en la provincia de Barcelona se produjeron el 39% de los accidentes urbanos, seguida de Madrid (23%) y Vizcaya (7%). El 61% de los accidentes en carretera estaban relacionados con infracciones. La velocidad era la causa principal (23%) y las averías, la segunda causa de los siniestros (15%): lo más frecuente era el fallo en los frenos y en la dirección.

El exceso de pasajeros causó accidentes como éste (Zaragoza,1986).

Agente de Tráfico de Investigación de Accidentes.

AÑOS 60. Durante los primeros años, el incremento de accidentes y de muertos fue espectacular: en la primera década se triplicó debido al aumento del parque de automóviles (de los años 60 a los 80, se multiplicó por 10), a las deficiencias técnicas y de seguridad que presentaban los vehículos y al estado de las carreteras. Los atropellos fueron ya en estos primeros años un grave problema, llegando a causar el 68% de todas las muertes en las zonas urbanas. En las carreteras, las colisiones frontales provocaban la mayor parte de los siniestros mortales, sobre todo en los adelantamientos. En 1961, España se sumó por primera vez a la celebración internacional del Día Sin Accidentes.

AÑOS 70. El incremento de los accidentes y de las víctimas continuó imparable durante la siguiente década. En 1978 se registró una cifra récord: 116.017 accidentes y 5.359 muertos en toda la red viaria. En esta década se aprueba la implantación y posterior modificación de los límites genéricos de velocidad (1974/76) y la obligatoriedad de utilizar en carretera el cinturón de seguridad (1974) y del casco para motos (1979). Fue la época del desarrollismo, del boom del automóvil y de la primera crisis del petróleo.

50 1959/2009

En 1960, las averías causaban el 15% de los accidentes y las infracciones estaban presentes en el 61%

ANNA Mª CAMPO, Presidenta fundadora de Stop Accidentes

"Al fin se nos escucha"

No podemos dejar pasar la celebración del 50 aniversario de la Dirección General de Tráfico sin expresar el sentimiento que hemos percibido en nuestra condición de víctimas. Al fin se nos escucha, se nos reconoce y se nos respeta. Puedo asegurar que hace más de diez años no existíamos ni en los medios de comunicación ni en la conciencia de la sociedad y, por supuesto, la justicia nos había obviado. Las sentencias de *"falta leve con resultado de muerte"* eran lo único que se obtenía. Creo que nuestras voces han llegado a personas de buena voluntad que han sabido comprendernos, escucharnos y actuar. Pero aún queda mucho trabajo por hacer y no vamos a cejar en nuestros fines.
Cada día veo más interés, más proyectos y, citando las palabras del director general de Tráfico, ya no puede haber vuelta atrás. Como dice Obama, y digo yo desde hace muchos años, ***"si se quiere, se puede"***.

1976

- Comienzan a estudiarse los **accidentes por tipo de vehículo.**
- Por primera vez se expiden más de 1 millón de permisos y licencias de conducción en un año, un 44% más que en 1972.

- Sale de la fábrica de Almussafes (Valencia), el primer **"Fiesta"** (a un ritmo de mil unidades día).

Un litro de súper cuesta **26** ptas.

- Se producen **65.638 accidentes,** con 4.759 muertos, 29.087 heridos graves y 70.113 heridos leves. Son los mismos accidentes que en 1973 y **3.500** más que en 1975. Y es que tras dos años de bajada, **la accidentalidad** repunta.
- El escritor Celso Emilio Ferreiro escribe y protagoniza la campaña "Seguridad del peatón en Galicia".
- Muere **Cecilia** en accidente, en Benavente (Zamora), al chocar su "124" con un carro.
- En octubre, **nuevos límites de velocidad:** en autopista se rebaja de **130** a **100** ; y en autovías y carreteras, de **110** a **90 km/h.**
- La plantilla de la DGT es de 3.034 personas.
- **Suárez** designado presidente del gobierno.
- Se inaugura la autopista **Oviedo-Gijón-Avilés.**
- El salario mínimo es de **11.400** ptas.

- **Heidi, Bonanza, Ironside, La Casa de la Pradera y el 1, 2, 3 responda otra vez,** triunfan en nuestra televisión.

- **Nadia Comaneci** obtiene el primer **10** en la historia de la gimnasia olímpica.
- Se estrenan películas como **"Taxi Driver", "Carrie"** o **"Rocky".**
- **Mao Tsé Tung y Agatha Christie** fallecen.
- Se inventa **Ethernet.**

Los primeros controles de alcoholemia se realizaron en el año 79.

Los primeros coches apenas disponían de medidas de seguridad.

AÑOS 80. De 1980 a 1985, los accidentes se convierten en un objetivo político y social. Se aprueba el primer Plan Nacional de Seguridad Vial y se consigue un descenso de la mortalidad en los accidentes en carretera, especialmente en 1982. No ocurre lo mismo en las zonas urbanas, donde los accidentes vuelven a aumentar un 13%. Los peatones son el 52% de las víctimas mortales. Dentro de las causas, se comienza a evaluar el estado psicofísico del conductor, que aparece relacionado con uno de cada cinco accidentes. En el verano de 1985 se mataron el 40% de todas las víctimas mortales en carretera del año y la década terminó con el peor año del siglo desde el punto de vista de la seguridad vial: 1989 se saldó 7.188 muertos y 176.599 víctimas.

En 1990, con la Ley de Tráfico, se inicia el primer descenso importante de accidentes mortales

AÑOS 90. Los cambios de legislación (Ley de Tráfico, Reforma del Reglamento de Circulación y Reglamento Sancionador) intentan poner freno a los accidentes y de hecho se inicia una curva descendente hasta 1995. El aumento de la cuantía de las multas y un procedimiento ejecutivo más efectivo van acompañados de otras medidas: se duplican los kilómetros de vías de alta capacidad, pasando de 3.500 kilómetros a finales de los 80 a 6.497 en 1994; se hace obligatorio el uso del cinturón de seguridad y el casco en ciudad a partir de 1992. Y en 1994 se pone en marcha el primer plan Renove. En este marco se registra un cambio de tendencia de la accidentalidad con altibajos del 96 al 2000.

"Estamos más sensibilizados"

MAR COGOLLOS, Directora de AESLEME (Asoc. de Lesionados de Médula Espinal)

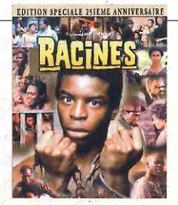
Muchas cosas han cambiado en los 21 años que llevo tetrapléjica a consecuencia de un accidente. Lo primero, la atención pre-hospitalaria, ya que los sistemas de emergencia han mejorado mucho y mientras que antes, cientos de personas morían en el accidente, ahora llegan con vida al hospital, aunque con lesiones graves irreversibles, en muchos casos. Habría que mejorar la atención a las víctimas, para que los heridos sean derivados cuanto antes al hospital especializado más cercano y dispongan así de la mejor rehabilitación y apoyo psicológico para ellos y sus familiares. Creo, a su vez, que debemos mencionar la gran mejora que han experimentado nuestros automóviles, carreteras y las conciencias de las personas. Estamos mucho más sensibilizados gracias a las campañas de la DGT, así como a las iniciativas de la sociedad civil (asociaciones, fundaciones, clubes automovilísticos, etcétera).

1977

- **El CPD** de la **DGT colabora** en las primeras **elecciones democráticas** que gana Adolfo **Suárez (UCD).**

Un litro de gasolina súper cuesta **35 ptas.**

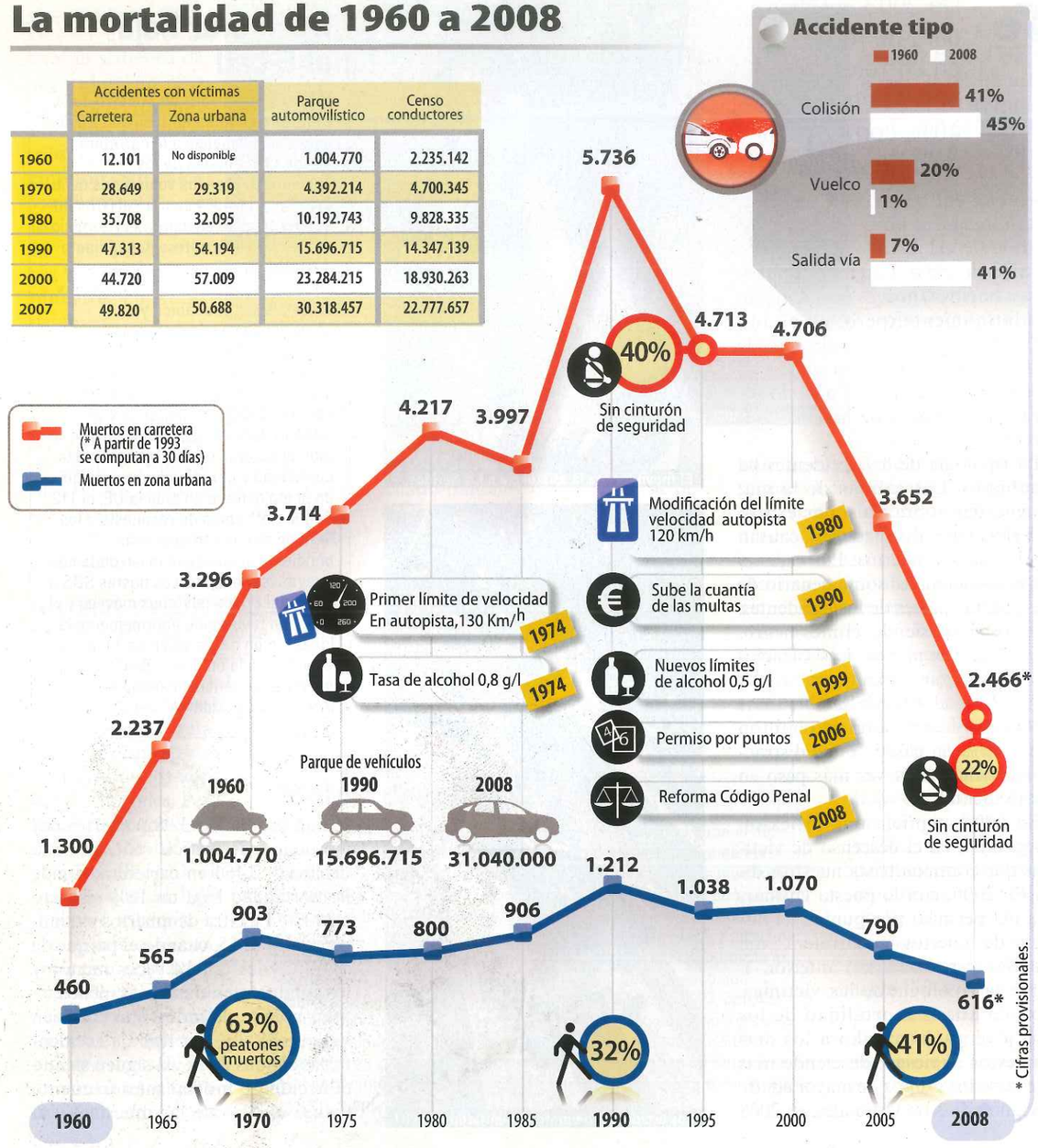
- Un decreto modifica algunos artículos del Código de la Circulación y entran en vigor los nuevos permisos de conducción.
- **Matanza de Atocha:** Un grupo de ultraderechistas asesina a 5 abogados de CC.OO.
- **Tarradellas** vuelve a Cataluña: "Ja soc aquí".
- Se legalizan **PSOE y PCE** y se firman los **Pactos de la Moncloa.**
- Accidente aéreo en **Los Rodeos:** 583 muertos.
- Se estrena la serie de televisión **Raíces,** historia de la familia de Kunta Kinte.



Se aprueba el **primer** reglamento de **homologación** de **cascos.**

La mortalidad de 1960 a 2008

	Accidentes con víctimas		Parque automovilístico	Censo conductores
	Carretera	Zona urbana		
1960	12.101	No disponible	1.004.770	2.235.142
1970	28.649	29.319	4.392.214	4.700.345
1980	35.708	32.095	10.192.743	9.828.335
1990	47.313	54.194	15.696.715	14.347.139
2000	44.720	57.009	23.284.215	18.930.263
2007	49.820	50.688	30.318.457	22.777.657



- La DGT realiza 1.117.788 exámenes teóricos (58% de aprobados) y 2.306.296 prácticos (32% aptos).
- El 83% de los 7,3 millones de conductores en España es varón.

- Se estrena **Star Wars (episodio IV),** inicio de la saga de **La Guerra de las Galaxias.**

- **Carter,** presidente de EE. UU.
- Fallecen **Elvis, Groucho Marx y Machín.**
- Se estrena el videojuego **Atari 2600.**
- Se conectan los primeros nodos de **ARPAnet** (se convertirá en **Internet).**
- **Lauda** campeón de F-1.

Equipos de la ATGC

- 1.423 vehículos ligeros
- 4.687 motocicletas
- 62 equipos de fotocontrol
- 54 radares
- 296 alcoholímetros
- 6.738 agentes

De 2003 a 2008 la cifra de muertos en carretera ha bajado casi un 40%, con un 23% más de vehículos

DESDE EL 2000. La cifra de muertos y heridos graves va bajando paulatinamente, pero, en el año 2000, España sigue siendo uno de los países de la UE con mayor siniestralidad. Además, el número total de accidentes y de heridos leves crece.

La tipología de los accidentes ha cambiado. Las salidas de la vía, provocadas sobre todo por exceso de velocidad y distracciones, causan el 35% de los muertos. Las carreteras convencionales son escenario de tres cuartas partes de los accidentes. Agosto sigue siendo el mes negro, pero cada vez menos. Las vacaciones se empiezan a escalonar.

En 2003, el 40% de las víctimas mortales viajaban aún sin cinturón y un 12%, sin casco. Y las distracciones tienen cada vez más peso en los accidentes.

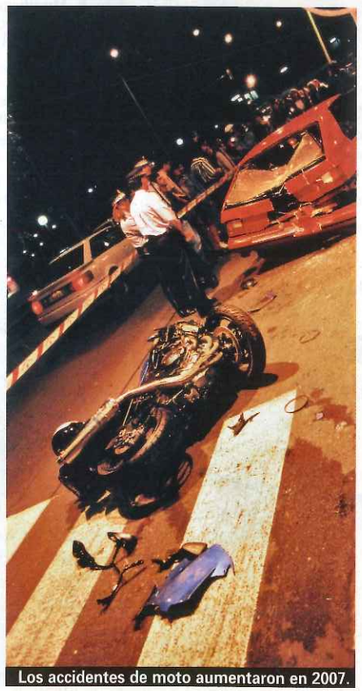
En 2004 se inicia una inflexión importante en el descenso de víctimas que continúa hasta nuestros días. En 2006, con la puesta en marcha del permiso por puntos, el número de muertos en carretera baja un 10% respecto al año anterior. Y sobre la tipología de las víctimas, destaca que la mortalidad de los más jóvenes, hasta ahora los más expuestos al riesgo, desciende más que la de los grupos de mayor edad.

Según cifras provisionales, en 2008 se han producido 3.082 muertes por accidentes de tráfico –616 en zona urbana y 2.466 en carretera, donde la mortalidad baja un 12% respecto a 2007–. La cifra de muertos es similar a la de 1965, cuando el parque de automóviles era 14 veces menor y los conductores, diez veces menos.

La muerte de motoristas también baja un 28% y, por tipo de accidente, las salidas de la vía siguen siendo el accidente mortal más frecuente (causa el 41% de las muertes) y el

Lucía RIVAS

El móvil facilita la asistencia a los heridos.



Los accidentes de moto aumentaron en 2007.

De la Cruz Roja al E-call

El cuerpo de Tropas de Socorro de la Cruz Roja contaba en 1950 con 2.000 hombres que salían a la carretera a asistir a los heridos de los accidentes. Eran los voluntarios de la Cruz Roja. En 1964 se creó el 061 y en el 1966 se puso en marcha el Servicio de Auxilio en Carretera dependiente de la Jefatura Central de Tráfico. En los coches patrulla viajaba entonces un conductor-mecánico y un socorrista. Ese mismo año, la Asociación DYA (Detente y Ayuda) inició su labor. En los 80, algunas autonomías desarrollaron sistemas como el SAMU de Cantabria o el SAMUR de Madrid. Actualmente, todo el sistema de emergencias está conectado y coordinado a través de un único número en toda la UE, el 112. Reducir el tiempo de respuesta a los heridos es hoy el mayor reto pendiente al que ayudan sin duda las nuevas tecnologías. Los postes SOS a partir del 82, los teléfonos móviles y el GPS han favorecido enormemente la localización de las víctimas. El futuro es el E-call: la comunicación directa coche-emergencias cuando se produce un accidente.

Paul Alan PUTNAM

La colisión frontolateral provocó un 17% de las víctimas mortales en 2008.

que menos se reduce. En cuanto al uso de sistemas de seguridad, un 22% de las víctimas mortales de turismos de 2008 iba sin cinturón. Sin casco viajaban un 5% de los motoristas y el 32% de conductores de ciclomotor muertos en accidente.

En el panorama europeo ocupamos el cuarto lugar en reducción de la cifra de muertes desde 2001 con un 44%. España será uno de los pocos países de la UE que podrá cumplir el objetivo de 2001 de rebajar a la mitad las víctimas mortales en 2010.

ALCOHOL Y VELOCIDAD Los principales responsables de la mortalidad en las vías siguen siendo la velocidad, el alcohol y las distracciones. La conducción bajo los efectos del alcohol se relaciona hoy en día con un tercio de los accidentes mortales. Pero hasta 1973 no se fijó una tasa límite (0,8 gr/l de alcohol en sangre) que en 1999 se rebajó a 0,5 gr/l.

Los primeros controles se realizaron en 1979 en casos de accidentes e infracciones. En 2003 se realizaron dos millones de controles preventivos, con un 4,2% de positivos y en 2008 alcanzaron los cuatro millones, con un 1,9% de positivos. Cada vez se disocia más la idea de beber y conducir.

En cuanto a la velocidad, sigue estando presente en un tercio de los accidentes mortales. Limitar los excesos ha sido un objetivo constante. Sin embargo, hasta 1974 no se estableció un límite genérico que fue de 130 km/h en autopista y 110 km/h en carreteras nacionales. En 1976, con la crisis del petróleo, se rebajó a 100 km/h en autopista y en 1980 se aumentó a los 120 actuales.

En los anuarios de la accidentalidad, las circunstancias psicofísicas del conductor se empiezan a contemplar en los años 70. Dentro de este grupo se incluye la distracción como factor principal, sobre todo en ciudad. Se trata de una causa que va en aumento. La aparición de elementos como los aparatos de música, el móvil o el GPS suponen en algunos casos una ayuda, pero en otros su manipulación da origen a numerosos accidentes.

En definitiva, en los últimos años hemos vivido un significativo cambio de comportamiento que se ha traducido en un descenso de la siniestralidad. De 2003 a 2008, la cifra de muertes en carretera ha bajado casi un 40% con un parque de automóviles un 23% mayor. El permiso por puntos, la modificación del Código Penal y una mayor implicación ciudadana impulsada por un insistente *"ruido mediático"* han acompañado este descenso de la siniestralidad que se mantiene e incluso mejora en el año actual. ◆

Motos: vuelven para quedarse

El parque de motocicletas en España en 1960 casi duplicaba al de turismos (554.894 frente a 290.519 turismos) y la mortalidad de los motoristas en carretera era un 23% mayor (319 motoristas muertos frente a 245 en turismos). En pocos años, la evolución del parque de motos quedó muy lejos del vertiginoso aumento de los turismos. Y también las cifras de accidentalidad hasta 1990, cuando las cifras de matriculación casi se duplicaron y se alcanzaron los 425 muertos en carretera. A partir de 1994 se vive un período de descenso que vuelve a resurgir en 2005 y tiene su peor momento en 2007, con 423 motoristas muertos en carretera. Coincide con un nuevo incremento espectacular de las motos que pasa del millón y medio en 2003 a 2.300.000, en 2007. En 2008, tras la aprobación del Plan de Seguridad Vial para motos, los muertos (306) bajan un 28%. El parque, cada vez mayor, cuenta con 2.500.819 motos.

1978

"Lo importante es regresar" es el lema de las campañas de seguridad en los fines de Semana.

- La DGT dispone de 44 bases de ambulancias (con 49 unidades) que realizan un total de 2.253 servicios.

- Volvo incorpora **luces antiniebla** delanteras y traseras.
- El **Mercedes "Clase S"** ofrece como opción el **ABS.**
- Se ratifica la **Constitución** y se despenalizan **adulterio y amancebamiento.**

- Albino Luciani elegido Papa **(Juan Pablo I)** y Karol Wojtyla como **Juan Pablo II.**
- Acuerdos de **Camp Davis** firmados por Sadat y Beging.
- Nace Louise Brown, **primera bebé probeta.**

- Se produce el accidente de **Los Alfaques,** con **217** muertos y **600** heridos.

1979

Se aprueba el **I Plan Nacional de Seguridad Vial** y la DGT se traslada a la sede de Josefa Valcárcel.

Un litro de gasolina súper cuesta **46** ptas.

- El **IPC** sube un **15,5%.**
- Se aprueban los **estatutos catalán y vasco.**

Se implanta la **Educación Vial Infantil obligatoria** en la **EGB.**

Víctimas de accidente: Este año vuelve a ser un pico de accidentalidad

- 71.385 accidentes (38.021 carretera y 33.364 ciudad).
- 5.194 muertos.

Se hace una campaña nacional para **dar a conocer** la nueva señal de **STOP.**

- En Irán triunfa la revolución **islámica.**
- **Grecia** firma su adhesión a la CEE.
- **Somoza** deja Nicaragua.
- **URSS** invade Afganistán.

EFE

En los Alfaques (Tarragona) murieron 215 personas en 1978. La muerte de Lady Di en 1997 conmocionó al mundo.

LOS ALFAQUES, TORREBLANCA, SORIA, LADY DI... **ACCIDENTES PARA LA HISTORIA**

Dramas de portada

Princesas, cantantes, deportistas... La siniestralidad vial no discrimina y, de vez en cuando, se asoma una cara conocida a las portadas o un accidente encabeza, por su magnitud, los informativos. Son accidentes que hacen historia.

Marian GARCÍA RUIZ

La lista de tragedias viales públicas, que por desgracia es muy larga, ha hecho correr ríos de tinta y ha servido para modificar legislaciones o aplicar otras con mayor rigor. Si hacemos historia, en los últimos 50 años, no ha habido un accidente peor en España que el de los Alfaques, en Tarragona, donde 215 personas murieron abrasadas cuando un camión cisterna sobrecargado explotó junto a un camping repleto de veraneantes, en julio de 1978. Tras el accidente se prohibió el paso de camiones cisterna por las travesías urbanas y se mejoró la seguridad de estos vehículos. Precisamente los vehículos de transporte de mercancías y pasajeros han sido los protagonistas de los peores accidentes de nuestra historia. Uno de los más graves ocurrió en 1979, en la localidad zamorana de Santa Cristina de la Polvorosa. Un autobús escolar se salió de la calzada en una curva peligrosa que después fue reformada, cayendo al río Órbigo. Murieron en el accidente 49 personas, de las cuales 45 eran niños. En 1987, en Verín (Orense) murieron 38 pensionistas al salirse de la vía su autobús.

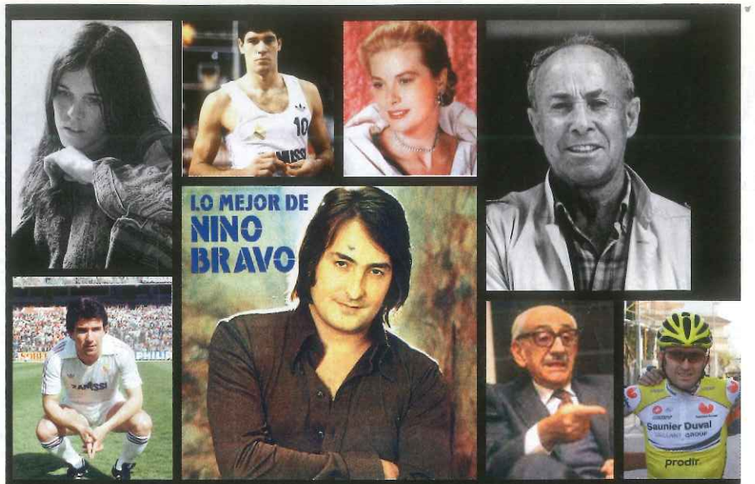
En agosto de 1992, un autobús 'pirata' que partió de Barcelona hacia la Expo de Sevilla con dos conductores sometidos a turnos intensivos se salió en una curva, en Torreblanca (Castellón), cuando circulaba a 100 km/h. Murieron 46 personas y el conductor fue condenado por imprudencia temeraria. En 1999, en un accidente muy similar, perdieron la vida 32 personas en La Muela (Zaragoza) cuando el autobús en el que viajaban con exceso de velocidad, neumáticos desgastados y sin seguro de viajeros se salió de la vía.

Tampoco podemos olvidar el accidente de Soria, sufrido por un grupo de adolescentes que acudía a un campamento, en julio de 2000. 28 personas, de ellas 22 jovenes, murieron al chocar su autobús contra un camión de ganado que invadió el carril contrario al recibir su conductor una llamada de móvil

VOCES QUEBRADAS. Si hubo un accidente que hoy se recuerda todavía es el del cantante valenciano Nino Bravo. Con 28 años y una voz prodigiosa, perdió la vida en 1973 en la carretera de Valencia, a la altura de Tarancón. El BMW que conducía se salió de la carretera y volcó. Aunque disponía de cinturones, el cantante no lo llevaba puesto.

Poco después, Cecilia, la carismática cantautora del inolvidable ramito de violetas, murió con 27 años, al chocar el Seat "124" que conducía contra una carreta de bueyes sin luces. Ocurrió en 1976, cerca de Benavente (Zamora) cuando volvía de un concierto. Además, Manolo Caracol, el cantante de Triana, Jesús de la Rosa, Bruno Lomas o Tino Casal vieron también truncadas sus carreras y sus vidas por accidentes de circulación.

FINAL DE PARTIDO. Para muchos deportistas, la carretera ha sido el último partido de su vida. Futbolistas como "Juanito", que murió en el 92; baloncestistas como Fernando Martín, del Real Madrid, que falleció en 1989 en la M-30 por un exceso de velocidad; ciclistas como los hermanos Ricardo y Javier Ochoa, del grupo Kelme, que en 2001 fueron arrollados por un conductor distraído que mató al primero y dejó con graves secuelas al segundo. Además, en el terrible sendero de la siniestralidad vial han perdido la vida políticos como Antonio de Senillosa, el general Manuel Gutierrez Mellado, el arquitecto César Manrique y otros como el hijo del Duque de Cádiz, Francisco de Borbón, que con sólo 11 años falleció al saltarse su padre un stop. ◆



De izda a dcha: Juanito, Cecilia, Fernando Martín, Grace Kelly, César Manrique, Ricardo Ochoa, Manuel Gutierrez Mellado, Nino Bravo.

50 1959/2009

Los accidentes más graves de nuestra historia han provocado cambios en los vehículos y en la legislación

Princesas con final infeliz

Uno de los accidentes con más repercusión mediática fue el de Diana de Gales, que murió en 1997 a los 36 años junto a Dodi Al Fayed y el chófer, que conducía a gran velocidad huyendo de los paparazzi por el centro de París. Todos iban sin cinturón de seguridad.

La actriz y princesa de Mónaco, Grace Kelly, fue también una estrella que se apagó en la carretera a los 53 años de edad. El vehículo en el que viajaba con su hija Estefanía cayó por un barranco de 40 metros en 1982. Las dos iban sin cinturón y a una velocidad excesiva.

1980

- **La DGT** lanza las campañas sobre **cinturón** de seguridad (***"Clic, clac... seguridad"***) y **alcohol** (***"No se la juegue a copas"***).

Un litro de gasolina súper cuesta **60** ptas.

- Primeras elecciones a los parlamentos **vasco y catalán,** ganan **PNV y CiU.**
- **Rafi Escobedo** asesina a los marqueses de **Urquijo.**

Se habilitan zonas de aparcamiento para los transportes de mercancías peligrosas en las carreteras nacionales.

Nuevos límites de velocidad: en autopista, **120 km/h;** en carretera y autovía, **100;** en el resto de carreteras, **90 km/h;** y en ciudad, **60.**

- Millones de personas sintonizan la serie **Dallas,** para saber quién mata a **JR Ewing.**

- **John Lennon** es aseninado en Nueva York.

1981

- Por segundo año consecutivo **desciende la accidentalidad:** hay **67.012** accidentes (-791) y **4.930** muertos (-87). Tras tres años, los muertos bajan de 5.000 al año.
- Se presenta un **tensor de emergencia** para el cinturón de seguridad.
- Mercedes presenta un vehículo **con airbag.**

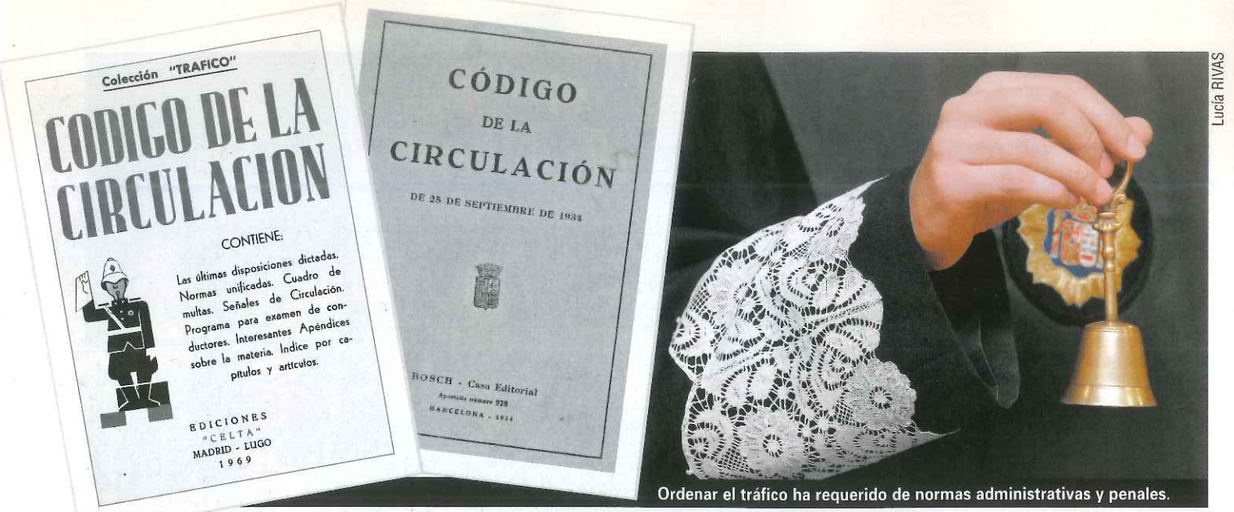
Primera operación de asistencia a portugueses y marroquíes de paso por España

Uso obligatorio del **casco** en **motos** de **más de 125 c.c.**

Comienzan los controles preventivos de alcoholemia.

- **23 F: Tejero** entra en el Congreso y trata de dar un golpe de Estado.

- El príncipe **Carlos** de Inglaterra se casa con **Lady Di.**
- **Reagan** sucede a. **Carter** en EE. UU.
- Atentado de **Alí Agca** contra **Juan Pablo II.**
- **IBM** lanza el primer **PC.**



Lucía RIVAS

Ordenar el tráfico ha requerido de normas administrativas y penales.

HITOS NORMATIVOS QUE HAN MARCADO EL FENÓMENO DEL TRÁFICO

Del viejo Código al permiso por puntos

Las primeras normas para regular el fenómeno del tráfico arrancaron en 1900, aunque es el Código de Circulación de 1934 el que lo aborda de manera más completa, hasta que en 1989 la Ley de Seguridad Vial y los sucesivos reglamentos, que se van reformando, lo derogan. La reciente reforma del procedimiento sancionador cierra el cículo iniciado con el permiso por puntos y los cambios del Código Penal.

José Ignacio RODRÍGUEZ

El Código de la Circulación de 1934 unificó la normativa sobre el nuevo fenómeno del tráfico. El texto, profuso, difuso, falto de sistemática y anticuado, según las críticas, ha sobrevivido hasta tiempos recientes mediante el añadido de capítulos, apéndices, órdenes ministeriales... Por ejemplo, la Orden de 29 de abril de 1961, que con otras más de veinte disposiciones normativas fueron adaptando el texto legal a las nuevas necesidades de la circulación viaria y a los convenios internacionales; o la Ley de 8 de noviembre de 1967, que asignaba a la DGT las competencias de los exámenes de conducir, y otras disposiciones como la obligatoriedad del casco en carretera para motos de menos de 125 c.c., en 1982, que se amplía un año después a todas las motos y ciclomotores.

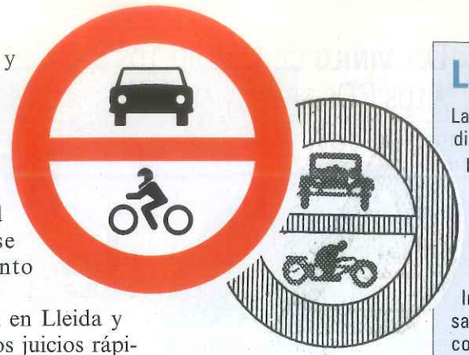
En 1986 se regulan los talleres, las condiciones psicofísicas del conductor y los nuevos centros de reconocimiento médico. Y el cinturón, obligatorio desde 1974 en los asientos delanteros, en 1992 se hace necesario en las plazas traseras y obligatorio su uso en ciudad y en carretera.

En 1989 se promulga la Ley de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y en 1992 se aprueba el Reglamento de Circulación.

En 1994 comienzan en Lleida y Barcelona los primeros juicios rápidos por delitos de alcohol. Al año siguiente se aprueba la Ley del Seguro y el Reglamento de Vehículos Históricos, y en 1999 entra en vigor el de Vehículos, que exige los triángulos de preseñalización. En 2000, España incorpora la nueva placa de matrícula europea y las tasas de alcoholemia pasan de 0,8 a 0,5 gr/l.

En enero de 2002 entra vigor la nueva Ley de Seguridad Vial: se prohíbe el uso del móvil, se pierde el permiso por acumulación de infracciones y se introduce más protección para los ciclistas.

En 2004 entra en vigor el nuevo Reglamento General de Circulación: chalecos obligatorios, los menores de 3 años deben usar un sistema de retención homologado, nuevas normas de seguridad en túneles, casco obligatorio para ciclistas, cambios en la señalización... Y se



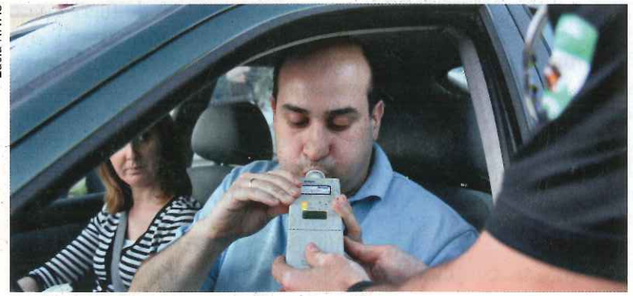
La última reforma

La Comisión de Interior del Congreso ha aprobado el dictamen de la Ley de Seguridad Vial, que reforma el procedimiento sancionador y cierra el círculo iniciado con el permiso por puntos y la reforma del Código Penal. Las multas podrán pagarse en carretera y con tarjeta de crédito, con descuentos del 50%, plantea pasar de la dirección postal a la electrónica y surtirán efecto las notificaciones en Internet (tablón edictal de sanciones). Con sanciones graves pendientes, ni se podrá coger el coche, ni venderlo ni renovar el permiso.

La última reforma de la Ley de Seguridad Vial modifica el procedimiento sancionador

reforma del Código Penal que despenaliza la conducción sin seguro. El nuevo Reglamento de Conductores recoge el permiso de tarjeta de plástico, cambian las pruebas teóricas y prácticas y con 3 años de antigüedad en el permiso B se pueden conducir motos de hasta 125 c.c.

Se aprueba el permiso por puntos (Ley 17/2005) que entra en vigor el 1 de julio de 2006. En 2008 se modifica el Reglamento de Conductores: exámenes prácticos en vías abiertas al tráfico para motos, se aumenta a 15 años la edad mínima para ciclomotores, posibilidad de más de una respuesta correcta en el teórico y se elimina el plazo para renovar los carnés caducados. En 2009 se introducen cambios para adapatarse a la normativa europea: se amplían los plazos de vigencia de los permisos, se introduce un nuevo permiso para motocicletas de potencia media, el A2, y la licencia de ciclomotor pasa a denominarse permiso de conducir AM, ampliándose a 15 años la edad mínima para obtenerla. Con ello, el Código de la Circulación, del que aún estaban en vigor siete artículos, queda totalmente derogado. ◆



Lucía RIVAS

Delitos más claros

Los conceptos *"altas tasas de alcoholemia"* o *"velocidades desproporcionadas"* introducidos en la reforma del Código Penal en 2004, originaban problemas de interpretación que se solventaron al aprobar el Congreso, el 22 de noviembre de 2007, una reforma que aporta mayor precisión: es delito circular a más de 200 km/h en autovía o 110 en zona urbana; lo mismo que conducir sin permiso o ponerse al volante con más de 1,2 gr/l de alcohol.

1982

- Se instala el **primer centro de regulación del tráfico** en la **N-II,** a la salida de Madrid (nudo Eisenhower) con **4 cámaras** y paneles de señales iluminados con lámparas, lo que obligaba a un mantenimiento continuo.
- Se crean los Centros de Reconocimiento Médico para Conductores.
- Se realizan los traspasos al País Vasco en materia de tráfico.
- Aparecen cinturones de seguridad con **efecto 'antisubmarino'.**
- **Todos** los modelos de **Mercedes** incorporan **ABS de serie.**

- Se realizan más de 390.266 controles de alcoholemia y solo 7.384 son positivos.
- Se celebra el **Mundial en España** con "Naranjito" como mascota y fiasco de nuestra selección.
- España entra en la **OTAN.**
- El Papa **Juan Pablo II** vista España.
- **Uso obligatorio** del **casco** en **carretera y ciudad** para **motos de menos de 125 c.c.**

- La actriz y princesa de Mónaco **Grace Kelly** muere en accidente de tráfico.
- El **PSOE** gana las elecciones. **Felipe González** es elegido presidente.
- Scott Fahlman usa el **smiley** por primera vez.
- Premio Nobel de Literatura para **García Márquez.**
- **El CD** (Disco Compacto), entra en el mercado mundial.
- Guerra **de las Malvinas** entre Inglaterra y Argentina.

Equipos de la ATGC
- 6.417 agentes
- 1.954 coches
- 4.749 motos
- 129 radares
- 2.335 alcoholímetros

La ATGC recorre ese año 128 millones de kilómetros y realiza 269.340 auxilios.

DEL **VINILO** DE JOSELITO, LOS SIREX O EL DÚO DINÁMICO A LOS CDS DE MICHAEL JACKSON O MANÁ, LOS **MP4**...

50 años de música no son nada

Durante cinco décadas, la música en nuestro país ha vivido una evolución acorde al progreso de cada momento histórico. Los ahora viejos gramófonos de colección ya lo eran a finales de la década de los 50, cuando a España llegaban éxitos desde lejanos países.

Joaquín GUZMÁN

De los primeros tocadiscos al cassete, el CD, el mp3 y, ahora, Internet. La música se ha globalizado

Fats Domino, Elvis Presley y su revolucionario movimiento de caderas, Miles Davis o Frank Sinatra sonaban entre los gorgoritos de Joselito o los boleros de Machín. Y en ese contraste, un punto de mediación con adaptaciones al español de grandes éxitos extranjeros como hicieron los Cinco Latinos con *"Hay humo en tus ojos"*.

Musicalmente hablando, 1959 debería incluirse en la década de los 60 por su definiva apertura a los ritmos brit, twist y rock & roll que, aunque con retraso, también hizo mella en la juventud. El nacimiento de las boites y discotecas, favorecieron un estilo de música transgresora y diferente. Un pequeño espacio donde en España comenzaban a verse algunos atisbos de libertad y melenudos, faldas cortas y trasnoches donde al ritmo de Los Brincos, Los Beatles, Los Bravos, Fórmula V, Los Sirex, Los HH o la propia Conchita Velasco, la juventud daba rienda suelta a los nuevos y modernísimos bailes. Aún así, la década de los 60 daba también cabida a paisajes sonoros traídos de la mano de Karina, Rocío Dúrcal, Raphael, Cliff Richard o el Dúo Dinámico, como si de una composición expresionista se tratase.

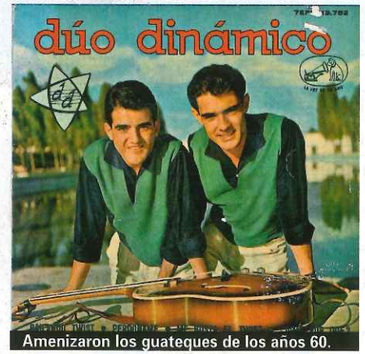
Los tocadiscos y los 'singles' tragados por el comediscos consiguieron que la música se convirtiera en objeto de consumo, acaparando la atención de un público en su mayoría joven y ansioso de escuchar nuevas propuestas tanto de fuera como de nuestro país.

Los psicodélicos 70 abrieron puertas a nuevas modas, más estilos y diferentes ritmos en las pistas de baile en las que Rolling Stones, ELO, Pink Floyd, David Bowie, Queen o ABBA servían de contrapunto a Camilo Sesto, Pablo Abraira, Jose Luis Perales o Julio Iglesias. Y en ese maremágnum cultural, los poetas españoles se hicieron dueños de su música para utilizarla como medio de protesta contra el régimen. Luis Eduardo Aute, Víctor Manuel, Labordeta, Lluis Llach o Joan Manuel Serrat entre otros muchos popularizaron así la Canción Protesta, un acto de insumisión que alcanzó grandes cotas de popularidad en una España preparada para el cambio. Aunque aún quedaban más innovaciones culturales que asumir en esta nueva era.

Los Beatles revolucionaron el mundo de la música en los 60-70.

La música de los 80 destapó un sinfín de grupos y artistas que reinventaron las modas. De beat, ye-yés y hippies pasamos a los pantalones de pitillo, el maquillaje postmoderno y las noches de neón. La Movida había llegado. Golpes Bajos, Siniestro Total, Mecano, Miguel Ríos, Gabinete Caligari, Loquillo y Los Trogloditas, Alaska y Los Pegamoides o Radio Futura, compartían éxito en aquellos años con otra música de muy distinto calado como la de Chiquetete, Los Chichos o Mocedades. O la que llegaba de fuera, precursora en estilos como el New Romantic, Mods, Punk, Techno o el Glam. Sería realmente extenso centrarnos en todos los que consiguieron un lugar en la historia de la música y un hueco en la estantería donde aún guardamos maxi-singles de aquellos años con portadas de The Police, Michael Jackson, Dire Straits, Bruce Springsteen, The Cure, Duran Duran, The Smiths, o Madonna.

Si pensaban que lo de la globalización era nuevo, están equivocados. Aunque las discográficas tenían centralizado el poder de la distribución, conseguían hacernos llegar la mayoría de los éxitos y movimientos musicales del mundo. Hay que reconocer en ello la labor de los amantes de la música, disc-jockeys y difusores del medio que programaban viajes de maletas vacías a Nueva York o Londres para traerlas llenas con los Maxis y Lp's que no llegaban a España y pincharlas después en sus sesiones de discoteca.



Amenizaron los guateques de los años 60.

Una labor que continuaron haciendo en los 90, aunque cambiando de formato porque habían llegado los CD's. Un soporte que permitió una mayor calidad de sonido y que nos introdujo en la era digital a la que todos se apuntaron. Desde Radiohead a Luis Eduardo, desde Britney Spears a Azúcar Moreno, de Faith No More a Maná.

El minidisc fue un intento de destronar al CD que no tuvo la acogida esperada. No así como el reproductor mp3, en el que pueden entrar más de 1.000 canciones, y el soporte global por antonomasia: Internet. Ahora sí que la globalización musical ha llegado. ◆

Un millón de cassettes con Gomaespuma

En 1987, la DGT regaló, de cara a la operación salida del verano, 1,3 millones de cassettes con música para inducir a una conducción más tranquila con menos accidentes. Junto a la música, Gomaespuma daba una serie de *"consejos para llegar muy lejos"* –como se subtitulaba el cassette– en clave de humor.

1983

Carlos Serrano gana el concurso para el **nuevo logotipo** de la **DGT.**

Dirección Gral. de Tráfico

Un litro de gasolina súper cuesta **60** ptas.

Aparece la **altura ajustable** en los cinturones de seguridad.

Se instalan Postes SOS en la Ruta de los Portugueses, para ayuda y asistencia.

Finaliza la instalación del **teleproceso** en la DGT: así **se revisan 1.230.945** permisos **10 veces más** que los revisados a mano en **1960.**

El gobierrno del **PSOE** nacionaliza **RUMASA.**

Se adopta en **Internet** el protocolo **TCP/IP.**

Microsoft lanza **Windows 1.0**

España gana 12-1 a Malta y se clasifica.

1984

La DGT pone **en marcha** el **Centro de Información.** Éste funciona **24 horas al día,** da información (9.000 llamadas) en tiempo real, y coordina la **asistencia técnica y sanitaria.**

Obligatorios los **parabrisas laminados.**

El **I Plan de Carreteras** invierte 1,18 billones.

Un litro de gasolina súper cuesta **97** ptas.

Se pone en marcha el Plan de Accesos a Madrid y Barcelona (122 millones ptas.) y el de Instalación de Postes SOS (164 millones).

Nace el **"Ibiza",** primer modelo de Seat como compañía independiente.

Se estrena **"Indiana Jones y el templo maldito".**

Carl Lewis, 4 medallas de **oro** en Los Ángeles 84.

Springteen canta **"Born in USA".**

Indira Gandhi, asesinada.

¿Milagro? No, evolución

Hemos pasado del entrañable 'seiscientos' a los superequipados modelos actuales.

Los últimos 50 años han sido testigos de una extraordinaria evolución en el sector del automóvil. Hemos pasado del utilitario al monovolumen, de la gasolina normal de 72 octanos al biodiésel, de los 10 litros de consumo a los 3,7. Y de unos pocos modelos, a poder elegir entre más de 4.000.

Andrés MÁS

A principio de los años 60, tener coche era un lujo que tenía nombre y apellidos: Seat "600". El denominado cariñosamente 'pelotilla' se comenzó a vender a mediados de 1957 entre compradores de clase media-alta, porque costaba la friolera de 70.000 pesetas (420 euros) el equivalente a unos 12.000 euros de ahora con unos sueldos mucho más bajos. Siempre que se pudiera conseguir uno, ya que la lista de espera superaba los dos años.

MALOS TIEMPOS. En 1959 España estaba al borde de la bancarrota y llegó a escasear la gasolina. Pero ese mismo año se sentarían las bases que harían posible el extraordinario crecimiento de los años siguientes. Así, entre 1961 y 1975 el PIB español creció a unas tasas anuales de alrededor del 7%, solo superadas por Japón. Esos años sirvieron para que muchos de los españolitos del tranvía, el autobús y la Vespa se convirtieran en propietarios de un automóvil,

> En 1959, un Seat "600" costaba unas 70.000 pesetas (equivalente a unos 12.000 € actuales) y había lista de espera de más de dos años

eso sí a plazos. Al principio la oferta era escasa pero interesante. El aerodinámico y mítico Renault "Gordini", el polifacético "4L", o los interesantísimos "6", "8" y "10", los amables Citroën "2CV" o "Dyane 6", el tecnológicamente avanzado Citroën "DS", los casi deportivos Simca "1.000" ó "1.200", el original "Mini", los famosos Seat "600", "850", "124" o "1.500"... muchos de ellos contaban con motor trasero, tracción trasera y un reparto de pesos muy desequilibrado que obligaba muchas veces a compensar con sacos de tierra en el maletero delantero

España comenzó a ser interesante para la inversión extranjera. Entre 1964 y

Los que dejaron huella

Este medio siglo nos ha dejado modelos de leyenda, mitos con cuatro ruedas que marcaron un antes y un después. Y que dejaron una huella imborrable en sus propietarios. Nos dejamos muchos en el tintero pero hemos seleccionado los diez más importantes de estos últimos 50 años.

CITROËN "DS". Democratizó una tecnología de vanguardia: dirección asistida, suspensión hidroneumática, frenos de disco, cambio con embrague automático, capó de aluminio... Se vendió entre 1956 y 1975. Se le llamó Tiburón al salir en 1968 una versión de doble faro que giraba a la vez que el volante.

FORD "FIESTA". Su llegada en 1976 supuso una pequeña revolución, porque la marca vendía un coche de capricho, muy cuidado y con equipamiento personalizado. Va por su séptima generación, y es el único modelo europeo de Ford que conserva el nombre.

"MINI". Fue un icono de los años 60. Nació de la necesidad de movilidad individual de la sociedad de aquellos años y, desde su llegada, rompió moldes. Solo medía 3 metros de largo, 1,41 de ancho y 1 metro de alto. Tras la compra de la marca por BMW, en 2001, se lanza una nueva generación.

RENAULT "SCÉNIC". Lanzado en 1996, fue una variante del "Mégane". No fue el primer monovolumen del mercado, pero acercó esa filosofía al gran público: costaba poco más que el modelo compacto, cabía en el mismo espacio y su interior era una caja de sorpresas.

SEAT "600". El Seat "600" se produjo en España entre 1957 y 1973. Contaba con un motor trasero de 21 caballos y no alcanzaba más de 95 km/h. con un consumo medio bastante elevado de 7 litros cada 100 kilómetros. Costaba 71.500 pesetas y se produjeron en la factoría de la Zona Franca de Barcelona 797.419 coches.

1985

La DGT lanza su campaña **contra el alcohol en la conducción.** El **"si bebes, no conduzcas"** de **Stevie Wonder** –que no quiso cobrar– pasa a ser frase común.

- Hay **1.835 km.** de autopista de peaje.
- Se exime del pago de la tasa de renovación del permiso a los mayores de 60 años.
- Se regulan los Centros de Reconocimiento Médico para conductores.
- Se instala señalización bilingüe o trilingüe en las Áreas de Descanso para facilitar su identificación por portugueses y marroquíes.

- **Gorbachov,** presidente de la URSS.

- **Bubka,** primero en saltar 6 m.
- Nacen **Hamilton** y Cristiano **Ronaldo.**
- Triunfa **"Memorias de África",** con Robert Redford.

Se extiende **a todos los permisos** la **obligatoriedad** del **examen psicotécnico** (RD 2272/1985)

- El **Ford "Scorpio"** ofrece el ABS **de serie.**
- Llega a España el **primer todocamino,** el **Suzuki "JS".**

- Atentado islamista en **El Descanso: 18 muertos.**
- En el monte Oiz (Vizcaya), **un Boeing 727** choca y mueren **148** personas.
- José Luis **González,** oro en los 1.500 en pista cubierta.
- Freddie **Spencer,** primer piloto en ganar dos mundiales (250 y 500 cc) el mismo año.
- Fallecen **Víctor Palomo, Yul Brynner, Rock Hudson, Orson Welles...**

- La DGT continúa con sus planes de centralizaciones, ordenación del tráfico desde centros de control.
- La DGT edita el número 1 de la revista "Tráfico".
- Se atienden 717 llamadas de Postes SOS.

SEAT "IBIZA". Vio la luz en 1984 y fue la clave de la reactivación de la marca española en los 80. Es el primer coche desarrollado por Seat como compañía independiente y no se escatimaron medios a pesar de la delicada situación económica. Se recurrió a Porsche para la tecnología de sus motores.

SMART "FORTWO". Nació de la colaboración de Mercedes y la relojera Swacht. Impresionó en 1998, con 2,5 metros de longitud y dos plazas. Llevaba motor trasero y una célula de seguridad muy resistente. En Europa puede presumir de ser el coche de producción que menos consume del mundo.

SUZUKI "SJ". La fiebre por los todocamino es reciente, pero mucho antes había amantes de la conducción off road que tuvieron en un pequeño modelo llamado Suzuki "SJ" un todoterreno utilitario, con mecánica sencilla, robustez asegurada y precio accesible. A España llegó en 1985.

TOYOTA "PRIUS". Fue el primer híbrido producido en serie. Llegó a Europa en 2000, con un motor con 70 caballos y otro motor eléctrico que le ayudaba en las aceleraciones. Tuvo unos comienzos difíciles, pero la segunda generación supuso el éxito definitivo, y lleva vendidas más de un millón de unidades en todo el mundo

VOLKSWAGEN "GOLF". Es uno de los más vendidos de la historia con más de 22 millones de unidades fabricadas. Logró imponerse en los 80 y creó un nuevo segmento, deportivos económicos, gracias a su versión GTi. El primer "Golf" llegó en 1974 y en 2008 se lanzó la sexta versión. Su éxito parece no tener fin.

50 1959/2009

Hay que recordar el polifacético "4L", los amables "2CV" y Dyane "6", el casi deportivo Simca "1000", el original Mini, los "600", "850" ó "1500"....

la crisis del petróleo de 1975, se instalaron en nuestro país fabricantes como Ford, General Motors, Renault y Citroën. La lista de modelos disponible fue aumentando hasta hoy, que podemos escoger entre unos 4.000 modelos resultantes de combinar entre otras cosas hasta veinte tipos de carrocería diferentes. Se han mantenido básicamente los mismos segmentos de entonces, pero se han abierto otros como los todoterreno, los utilitarios familiares o los monovolumenes.

Si se empezó utilizando gasolina normal de 72 octanos, hoy se ofertan hasta siete tipos de combustibles, destacando el gasóleo y toda una nueva generación de combustibles no fósiles como el gas licuado, el biodiesel o el bioetanol. El futuro es verde y los fabricantes van poco a poco desarrollando nuevos motores que admitan combustibles más cuidadosos con el medio ambiente.

En este sentido, los avances también han sido espectaculares, pasando del tradicional motor de cilindros alternativos, que sigue siendo el habitual en los coches de producción, a propulsores de tipo boxer, rotativos o eléctricos. Por cierto, estos últimos tienen de nuevo (la primera vez que se alcanzaron 100 km/h., allá por 1899, se logró con un modelo eléctrico) un futuro muy prometedor gracias a los planes de lanzamiento a gran escala de modelos eléctricos por parte de muchos países con el objetivo de reducir su dependencia del petróleo. ◆

1986

La DGT financia con **111 millones de pesetas** la serie **"Así fue, así lo cuenta"** de Paco **Costas,** trece capítulos donde famosos cuentan cómo sufrieron un accidente.

- Hay **677 km.** de autovía abiertos.

- Comienza a utilizarse la tercera luz de freno.
- Se pone en marcha el Centro de Control de accesos de Málaga.
- Se instalan cinturones de seguridad de tres puntos en el asiento trasero central.

- **La tasa de paro** alcanza el 21% y el IPC sube un 8%.
- **El IVA** entra en vigor
- **El SÍ** gana el referedum sobre la OTAN.

- La **CEE** adopta la **bandera europea.**
- **España y Portugal** ingresan en la CEE.
- **Kasparov** derrota a **Karpov.**

MOTOS, DE LA POSTGUERRA HASTA NUESTROS DÍAS

Pasado glorioso

Nuestra piel de toro ha sido y será tierra de visionarios y emprendedores, como aquellos que se lanzaron a crear fábricas de motocicletas que serían, a posteriori, el motor de una España necesitada de un transporte barato y eficiente, así como de libertad y diversión.

Ayer y hoy de las dos ruedas.

Antonio REGIDOR

Corría 1959 cuando una joven marca de motos nacía en nuestro país. Era Bultaco, recién escindida de Montesa, una de las grandes y símbolo de la industria nacional de las dos ruedas. En estos cincuenta años de historia, la gran mayoría de marcas de motos españolas –el 90% movidas por motores monocilíndricos de dos tiempos– ha sucumbido a los avatares de la economía y ha cerrado sus puertas. Solo un par o tres, a lo sumo, han conseguido sobrevivir. Entre éstas se cuenta a Montesa –actualmente en manos de Honda–, Rieju, Motorhispania y Derbi. El resto es historia.

La gran mayoría de la sociedad reconoce las marcas españolas más célebres de nuestra historia, como las anteriormente mencionadas, o las Ossa y Sanglas. Pero hubo muchísimas más, desconocidas para la inmensa mayoría. Unas marcas que a finales de los cincuenta y mediados de los sesenta comenzaron a extinguirse. Nombres como Roa, Rovena, Lube, Sadrián, Mymsa o Ducson nunca serán asociados a una marca de motos española.

LOS SESENTA. En los sesenta, la moto como vehículo de necesidad de la postguerra española iniciaba su fin. Nacía el 'seiscientos' y muchísimos españoles cambiaron las dos por las cuatro ruedas. El "600" era un coche, y barato, y en él entraban cuatro personas y un poco de equipaje, algo impensable en una moto. Así que solo las marcas de motos más poderosas sobrevivieron a esta época de vacas flacas para las dos ruedas. La única que prosiguió con su rol de vehículo de bajo coste para jóvenes y mayores fue Derbi,

La DGT inicia la actividad del **Centro Superior de Educación Vial** en **Salamanca** y pone en marcha el **Museo del Automóvil.**

- Se regulan los talleres (RD 1457/1986), las condiciones psicofísicas de los conductores y los centros de reconocimientos médicos.

- El programa **Buenos Días,** inaugura la televisión matinal.
- El transbordador **Challenger** estalla en el despegue. Mueren todos los ocupantes.
- **Catástrofe** radioactiva de **Chernobil.**
- **Barcelona,** elegida sede olímpica.
- **Mecano** publica el album "Entre el cielo y el suelo" y **Police,** "Every Breath you take".
- **Maradona** gana con Argentina su segundo Mundial de Fútbol.

- El **Yiyo** muere en la **plaza de Colmenar.**
- Llegan a España **43,2** millones de turistas.

El Centro de Información recibe
- 129.111 llamadas.
- 1.739 peticiones de auxilio de Postes SOS.

La década de los noventa estuvo marcada por la consolidación de las marcas japonesas en nuestro país

que, siempre estuvo en el mercado, sin alardes ni aspavientos.

Los fabricantes tuvieron que buscar tablas de salvación. En el caso de Sanglas fueron los cuerpos policiales, al ser elegida como la moto de la Guardia Civil hasta bien entrados los ochenta. Otras intentaron atraer a un nuevo segmento, la juventud, y ofrecerle motos para llenar su tiempo de ocio. Así se forjaron leyendas como las Bultaco "Metralla", en los sesenta y setenta, o las Ossa "Yankee" y "Copa", en los setenta, por no hablar de las Montesa "Impala", "Cappra", "Cota"... En esos años se vivió una segunda juventud hasta mediados de los setenta, momento en el que la situación económica del país les llevó paulatinamente al cierre o a fusionarse a principios de los ochenta. Así, Sanglas es absorbida por Yamaha, Ossa y Bultaco cierran, Honda se une a Montesa, Suzuki entra en España de la mano de Puch... Sólo Derbi, Rieju y Motorhispania sobreviven.

NUEVA ETAPA. El final de los 80 y los 90 van a estar marcados por la consolidación de las marcas japonesas que, paulatinamente, se van instalando en nuestro país: Yamaha, Montesa-Honda, Kawasaki y Suzuki. La fábrica Montesa-Honda inicia la fabricación de modelos emblemáticos como la pequeña "Scoopy" o la "MBX 75" y, años más tarde, comenzará a ensamblar las grandes

Diez motos para la historia

Imposible el resumir en diez modelos la historia de la moto. Éstas son las imprescindibles, las más populares, las más conocidas, pero, por justicia, deberíamos ampliar esta lista como mínimo al doble para incluir las realmente importantes de nuestra gloriosa industria nacional.

1959 BULTACO "TRALLA 101"
Primer modelo de la marca del dedo rampante, supuso un desafío lanzado a Montesa, tanto en las tiendas como en los circuitos. Bultaco era sinónimo de competición.

1962 VESPA "160"
Aunque construida bajo licencia italiana, la Vespa fue uno de los vehículos emblemáticos de la posguerra y moto de diversión y símbolo de poder económico a principios de los ochenta. Inolvidable con sidecar.

1962 MONTESA "IMPALA"
Fue un éxito de ventas y el modelo más popular de la marca. La "Impala" salvó a Montesa de una quiebra segura. Años más tarde, a mediados de los ochenta, sería reeditada como "Impala 2".

1969 SANGLAS "295"
La única gran moto española de cuatro tiempos fue el 'motor' de la Guardia Civil. En este año nacía el modelo grande de la marca. Más adelante evolucionaría en la 500 c.c., y las 500 E/S.

1970 DERBI "ANTORCHA"
Nacida como medio de transporte barato, estuvo en catálogo hasta 1978. En Cataluña recibió el sobrenombre de "Paleta" (albañil en catalán) puesto que era utilizada por muchos albañiles obreros de la construcción.

1979 OSSA "250 COPA"
La "Copa" con modelos deportivos, turísticos y económicos, fue la última gran familia de modelos de la marca y su canto del cisne, junto con la poderosa "Yankee" bicilíndrica de dos tiempos.

1985 YAMAHA "SR 250 SPECIAL"
Yamaha da en el clavo al lanzar esta pequeña 'custom' utilitaria en varias versiones, y pronto se convierte en una moto popular por su buen precio, fiabilidad y sencillez. En el mercado hasta los años 2000.

2000 HONDA "VARADERO XL 1000 V"
Montesa-Honda se convierte en la primera fábrica europea en producir un modelo de 1.000 c.c. Esta gran 'trail', todo un orgullo para nuestra industria nacional, que actualmente se sigue produciendo.

2001 SUZUKI "GS 500"
La fábrica española de Suzuki se hace mayor y pasa de montar solamente scooters a ensamblar la "GS 500" bicilíndrica, una moto peso medio que por su buen precio será muy popular.

2006 DERBI "MULHACÉN"
La mayor Derbi de la historia nace con un corazón Yamaha de 660 c.c., dispuesta a entrar en el mundo de las motos con mayúsculas. Su extraño diseño no convence, pero ahí está el intento de dar el salto a la mayoría de edad.

"Varadero 1000", "Transalp 650" –desde 2002–, la más versátil "Varadero 125" y la rutera "Deauville". Yamaha se especializa en la producción de scooters y ciclomotores, copando el número uno en ventas de 50 c.c., y produciendo los scooters "Majesty" y, actualmente los "X-Max" 125 y 250 c.c. Suzuki tiene en la "GS 500" su estrella y lidera el mercado con sus scooter "Burgman 125", todos de fabricación nacional.

Derbi sigue su renovación intentando ampliar su gama con modelos de 125 c.c., pero los problemas financieros provocan su compra por parte de Piaggio en 2001. En 2003 cambian su logo y a partir de entonces se inicia el lanzamiento de toda una nueva gama de modelos agresivos y modernos, liderada por las "Mulhacén" en 2006. Por desgracia, tampoco llega el éxito de ventas. Prosigue, bajo el empuje de Piaggio.

Poco queda de un pasado en el que la moto española dominaba en los circuitos y en los principales mercados mundiales

Hoy, las quejas por la caída de ventas y la falta de ayudas de las administraciones son constantes en el sector. Poco nos queda de nuestro pasado glorioso, un pasado en el que la moto española dominaba en los circuitos y en los principales mercados mundiales. Pero nuestra industria de la moto sigue siendo una de las más activas, con muchas fábricas instaladas en nuestro país, un peso importante en la economía nacional. ◆

1987

- Comienza a emitirse **"Así fue, así lo cuenta"** y se suprime las bases de **ambulancias**.
  - El parque de turismos supera por primera vez los diez millones, y el total supera ligeramente los 13 millones.
- Aparece el **ASR (Antideslizamiento de la tracción).**
  - La DGT amplía el Centro de Información (33 líneas), que atiende 158.000 llamadas.
  - El Centro de Control de Madrid (N-II) controla automáticamente 54.847.455 vehículos.

- Se mantiene la campaña contra el alcohol en vallas de publicidad.
- El Ministerio Fiscal se **querella** contra **Lola Flores** por delito fiscal.
- Atentado de **ETA** en **Hipercor** (Barcelona).
- Sanidad impone la **prueba del SIDA** para donar sangre.
- Mueren **Warhol, Fred Astaire y Gerardo Diego.**

1988

La DGT inserta en los **principales periódicos** nacionales **1 millón** de ejemplares del suplemento de verano de **"Tráfico" y 2 millones** del mapa del verano.

- Se propone el **ECU** como moneda común europea.
- **ETA** secuestra a Emiliano **Revilla.**

Actividad de la DGT
- Se expiden 816.868 permisos y se revisan 1,5 millones.
- Se matriculan 1,4 millones de vehículos.
- Se expiden 210.892 licencias.
- Se realizan 1.260.684 transferencias.

- Perico **Delgado** gana el **Tour.**
- Termina la construción de **Torre Picasso.**
- **Irán e Iraq** firman la paz.
- **Pons** gana el Mundial de 250 c.c.
- **Senna** campeón de la F-1.
- Se firma el **Pacto de Ajuria Enea.**

La opinión de...

Características — MOTOR 16

RENAULT 4L

MOTOR: **Cilindrada: 747 c.c. Potencia máxima: 26,5 CV .**
CARBURANTE: **Gasolina.**
EQUIPAMIENTO: **Cuatro frenos de tambor. Dirección de cremallera sin asistencia.**
DIMENSIONES: **Longitud, 3,65 mts. Anchura, 1,48 mts. Altura,1,53 mts.**
MALETERO: **340 litros.**
CONSUMO: **N.D.**

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO ★★★☆☆
PRECIO: 95.667 pesetas (1968) 575 €

COMENTARIO. Se le denominaba con cariño 'cuatro latas' y era el equivalente a lo que ahora es el Renault "Koleos", un práctico modelo de cinco puertas con amplio maletero (a pesar de medir 3,65 metros) y acabado algo espartano. Las primeras series de este rival del Citroën "2CV", contaba con un modesto propulsor de 4 cilindros y 26 caballos asociados a un cambio de tan solo tres marchas. La palanca de cambio se encontraba en el salpicadero, muy a mano, disposición que ahora han heredado algunos modelos modernos. El "4L" era un vehículo muy práctico, lo que lo convirtió en un modelo que se utilizaba tanto como comercial como para uso personal, lo que ahora son las furgonetas de uso mixto. Sus limitadas prestaciones y su equipamiento mínimo –por supuesto, no contaba con aire acondicionado– no lo convertían en un modelo demasiado apto para largos viajes. Su bajo peso, ruedas estrechas y su eficaz suspensión le permitían comportarse como un 'todocamino' y era un modelo habitual en zonas rurales. Su chapa no transmitía mucha tranquilidad, de ahí lo de llamarle 'cuatro latas'.

- ✔ Práctico y fiable.
- ✔ Maletero.
- ✔ Facilidad para circular por caminos no asfaltados.

Estética: 5
Acabado: 4
Habitabilidad: 8
Maletero: 9
Confort: 5
Potencia: 5
Cambio: 5

Aceleración: ..4
Consumo: 8
SEGURIDAD:
Estabilidad: ..5
Suspensión: ..6
Frenos: 5
Luces: 5

- ✔ Acabados espartanos.
- ✔ Balanceo de la carrocería.
- ✔ Prestaciones muy justas.

NOTA MEDIA: 5,9. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 5,2

La opinión de...

Características — AUTOPISTA

SEAT 1500 Bifaro

MOTOR: **Cilindrada: 1.481 c.c. Potencia máxima: 80 CV a 5.200 r.p.m.**
CARBURANTE: **Gasolina.**
EQUIPAMIENTO: **Cuatro frenos de disco con servofreno. Dirección de cremallera y sinfín. Asiento corrido en plazas delanteras.**
DIMENSIONES: **Longitud, 4,46 mts. Anchura, 1,62 mts. Antura, 1,50 mts.**
MALETERO: **32/238 litros.**
CONSUMO: **Medio, 9,5 l/100 km.**

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO ★★★★☆
PRECIO: 136.000 pesetas (1963) 815 €

COMENTARIO. Impresionante porte el del "Milquinientos" en tiempos en los que sus coetáneos no eran otros que el "600", el Renault "8" o el Citroën "2CV". En 1963 se convierte en el estandarte de Seat. Gente de bien, profesionales o simplemente quienes deseaban un coche capaz, cómodo, estable, de buenas prestaciones y buen acabado pusieron la vista en él. En su versión 'bifaro' afinó el motor de 4 cilindros y 1.481 c.c. asociado al peculiar cambio de 4 marchas con mando en la caña de dirección, ofreciendo un consumo razonable en los tiempos en los que se pagaba 8,5 pesetas por el litro de gasolina normal de 85 octanos, además de una conducción eficiente gracias a su voluntad y magnífica progresividad hasta alcanzar las 5.000 rpm. Además de un excelente comportamiento rutero, tenía una impresionante capacidad interior y una gran visibilidad. Se vendieron entre 1963 y 1972 más de 140.000 unidades, muchas de las cuales se convirtieron en 'taxis', permutando su motor por un diesel Barreiros, más lento e inconfortable, pero más ahorrador y longevo. Hoy se encontraría como pez en el agua por cualquiera de las carreteras de nuestra geografía.

- ✔ Robustez mecánica.
- ✔ Motor progresivo.
- ✔ Acabado y habitabilidad.

Estética: 8
Acabado: 7
Habitabilidad: 9,5
Maletero: 9
Confort: 8,5
Potencia: 7
Cambio: 6,5

Aceleración: ..6,5
Consumo: 7
SEGURIDAD:
Estabilidad: ..7,5
Suspensión: ..8,5
Frenos: 7,5
Luces: 7,5

- ✔ Prestaciones moderadas.
- ✔ Ajuste cambio de marchas.
- ✔ Asientos sin sujeción lateral

NOTA MEDIA: 7,7. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,75

1989

El **peor** año para la **accidentalidad** en el siglo XX: **109.804 accidentes,** que produjeron
- 7.188 muertos.
- 52.418 heridos graves.
- 116.993 heridos leves..

● Muere en accidente de tráfico **Fernando Martín,** jugador de baloncesto del R. Madrid.

- Entra en funcionamiento el teléfono de Información gartuita 900 123 505, que sólo en diciembre recibe 44.000 llamadas.
- Se ponen en marcha el Centro de Control de Valencia y Barcelona.

■ Cae **el Muro de Berlín.**
■ **Gorbachov** impone la **perestroika.**
■ **EE.UU.** invade **Panamá.**
■ **Samaranch** es reelegido presidente del **COI.**
■ Mueren **Von Karajan, Samuel Beckett, Hiro Hito y Gromiko.**
■ **Ceaucescu** es ejecutado.

La opinión de...

AUTOFÁCIL — Características

SEAT 600

MOTOR: **Cilindrada: 633 c.c. Potencia máxima: 21,5 CV a 4.600 r.p.m.**
CARBURANTE: **Gasolina.**
EQUIPAMIENTO: **Elevalunas manuales. Deflectores en las ventanillas delanteras. Cenicero.**
DIMENSIONES: **Longitud, 3,29 mts. Anchura, 1,38 mts. Altura, 1,40 mts.**
MALETERO: **N.D.**
CONSUMO: **Medio, 7 l/100 km.**

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO ★★★★★
PRECIO: 73.500 pesetas (1957). 442 €

COMENTARIO. Inició su comercialización en 1957 por 73.500 pesetas. Era un pequeño utilitario de dos puertas y sólo 3,29 metros de largo –bastante más pequeño que un Citroën "C1" actual– con un interior que ofrecía cuatro plazas... tan justas que, ya en su época, se catalogaban como 'tres y media'. El salpicadero era muy sencillo, pero su calidad de acabados era buena y tenía un completo cuadro de mandos con velocímetro, indicador de nivel de combustible y chivatos para avisarnos de la presión del aceite, del correcto funcionamiento del circuito de refrigeración... y otro más que nos advertía cuando sólo nos quedaban cinco litros de gasolina. Equipaba en sus inicios, un único y fiable motor de cuatro cilindros de gasolina ubicado en posición trasera de sólo 633 c.c. Podía alcanzar 95 km/h y su consumo medio oficial era de unos considerables 7 l/100km, aunque estaba catalogado como un coche muy poco 'gastón'. Tenía una caja de cambios de cuatro marchas y una suspensión excesivamente dura, por lo que tenía tendencia a 'rebotar' en las bacheadas carreteras de la época .

- ✔ Fiabilidad.
- ✔ Estabilidad.
- ✔ Precio y coste por kilómetro.

Estética: 8
Acabado: 8
Habitabilidad: 6
Maletero: 5
Confort: 5
Potencia: 4
Cambio: 6

Aceleración: ..4
Consumo: 7
SEGURIDAD:
Estabilidad: ..8
Suspensión: ..6
Frenos: 9
Luces: 5

- ✔ Espacio detrás.
- ✔ Maletero.
- ✔ Prestaciones.

NOTA MEDIA: 5,9. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7

La opinión de...

COCHE ACTUAL — Características

CITROËN 2CV

MOTOR: **Cilindrada: 425 c.c. Potencia máxima: 18 CV a 5.000 r.p.m.**
CARBURANTE: **Gasolina.**
EQUIPAMIENTO: **Sistema de frenado compuesto por cuatro tambores, con mando hidráulico.**
DIMENSIONES: **Longitud, 3,78 mts. Anchura, 1,48 mts. Altura, 1,60 mts.**
MALETERO: **N.D.**
CONSUMO: **Medio, 5 l/100 km.**

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO ★★★☆☆
PRECIO: 79.900 pesetas (1964). 480 €

COMENTARIO. Se comenzó a montar en España en 1959, convirtiéndose en un modelo que marcaría toda una época en la historia del automóvil y cuya producción finalizó en 1988. La estructura del "2CV" estaba compuesta por un chasis rígido al que estaban sujetos todos los elementos mecánicos y la propia carrocería, fabricada en chapa de acero. Los primeros modelos tenían el techo de lona. El salpicadero contaba con un diseño muy simple, en el que destacaban apenas un amperímetro y la calefacción, ofreciendo unos asientos de muy sencilla estructura y poca confortabilidad. El motor tenía una configuración muy simple: un dos cilindros opuestos refrigerado por aire y aceite, con una cilindrada inicial de 375 c.c. que subió más tarde hasta los 425 c.c., llegando a alcanzar una potencia de 18 CV. El diseño de la suspensión contempla una estructura de brazos longitudinalmente en posición horizontal a cada lado. Estos resortes, situados dentro de unos contenedores cilíndricos, estaban bajo las puertas y suspendían simultáneamente en cada lado la rueda delantera y la trasera, favoreciendo un rodar muy confortable, pero que provocaba un acusado balanceo en cada curva.

- ✔ Diseño atractivo .
- ✔ Confort de suspensión.
- ✔ Consumos ajustados.

Estética: 8
Acabado: 7
Habitabilidad: 7,5
Maletero: 7,5
Confort: 7,5
Potencia: 5
Cambio: 6

Aceleración: ..6
Consumo: 7,5
SEGURIDAD:
Estabilidad: ..6
Suspensión: ..7
Frenos: 7
Luces: 6,5

- ✔ Comportamiento en curva.
- ✔ Prestaciones limitadas.

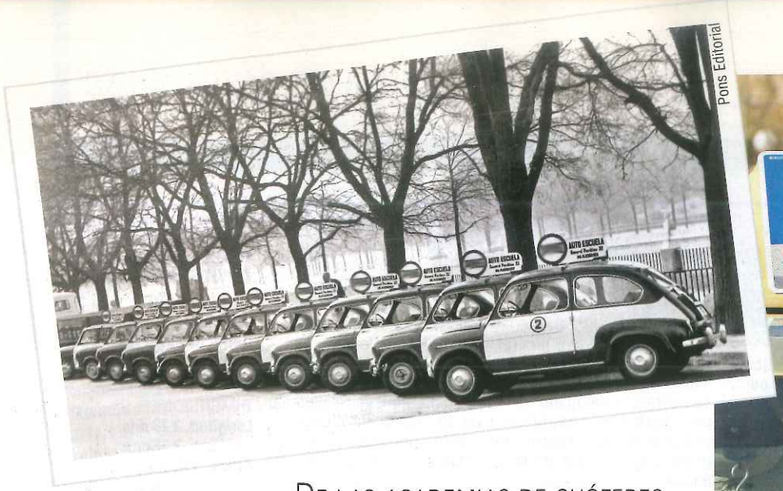
NOTA MEDIA: 6,9. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 6,6

Tras un reportaje de **"Tráfico"** que destapó su pésimo estado, el Ministerio de **Obras Públicas reguló** los **manómetros** de las gasolineras.

● El Consejo de Ministros aprueba la **plena incorporación de la mujer** a las Fuerzas Armadas.
● Camilo José **Cela,** Nobel de Literatura.
● La policía francesa detiene a **Josu Ternera.**
● **El Exxon Valdez** derrama 37 toneladas de hidrocarburos en Alaska.
● Incidente **nuclear en Vandellós I.**
● **Tercera mayoría absoluta** del PSOE.

● **Mantanza** en China en la plaza de **Tiananmen.**

- Comienzan los trabajos para el desarrollo de la Ley de Bases sobre el Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial.



Pons Editorial

DE LAS ACADEMIAS DE CHÓFERES, A LAS ESCUELAS DE **FORMACIÓN**

Más tráfico, más exigencias

Paul Alan PUTNAM

Todo ha evolucionado en la formación de los conductores: métodos de enseñanza, exámenes, vehículos, vías...

La formación de los conductores ha aumentado en exigencia con el cambio de los tiempos. El espectacular crecimiento del parque móvil y de la red de carreteras en los últimos cincuenta años ha transformado las necesidades de los conductores y la forma de enseñarles a conducir.

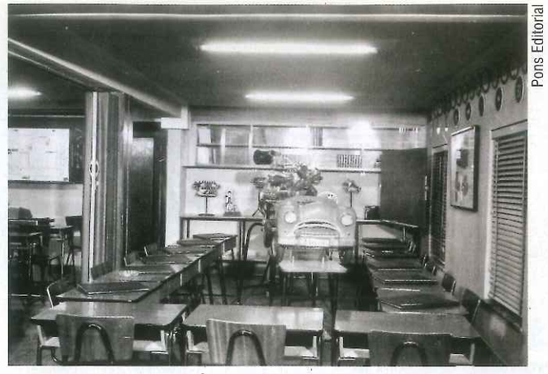
Carlos NICOLÁS FRAILE

Aunque existía desde 1959, hasta 1967 la Jefatura Central de Tráfico no se hizo con las competencias sobre la formación de conductores, hasta entonces en manos del Ministerio de Industria. El traspaso fue total y ni uno solo de los ingenieros que examinaban a conductores pasó a Tráfico, de modo que sus funcionarios se hicieron cargo y tuvieron que aprender sus nuevas atribuciones sobre la marcha. *"Estuvimos en Industria viendo los cuestionarios y las pruebas prácticas de maniobras para hacernos una idea de cómo se realizaban"* explica José Antonio Peñas, que entre otros cargos fue subdirector de Circulación y responsable del Área de Formación de Conductores de la DGT. En aquellos primeros años, Tráfico tuvo que organizar la formación de sus funcionarios de manera escalonada. El primer curso de examinadores de aspirantes a permisos de conducción se impartió en 1967 en Getafe (Madrid). De allí salieron los primeros examinadores, formados en técnicas de conducción, vehículos pesados y mecánica.

Las escuelas de conducción habían surgido a finales de los 50 sin ningún tipo de regulación y su primer reglamento no llegaría hasta 1969, cuando ya estaban implantadas en todas las grandes ciudades y pueblos.

PROFESOR DE AUTOESCUELA.

Para ser profesor entonces tan solo se necesitaba un certificado que la escuela solicitaba a Industria. *"La forma de enseñar era muy distinta. En las calles no había tantas señales ni tantos vehículos y autopistas y autovías ni siquiera existían"*, explica José Tomás Roca, profesor desde 1957. En aquella época la prioridad era conseguir el permiso para los conductores por encima de la formación vial, a pesar de que había alumnos que, al tiempo que lo obtenían, aprendían a leer y a escribir. Por ejemplo, a principios de los 60, las escuelas daban clases de teoría y de maniobras en circuito cerrado por unas 800 pesetas. Por 1.100, incluían clases por vías abiertas al tráfico, solo para quien las quisiera, pues no se examinaba de circulación en vías abiertas al tráfico.



Pons Editorial

Paul Alan PUTNAM

> En 1976 nació en Segovia la primera escuela para examinadores. Diez años después se trasladó a Madrid.

COMIENZAN LOS CAMBIOS.

Con el traspaso de competencias, la DGT comenzó a elaborar sus cuestionarios. Y también a hacer exámenes prácticos más exigentes. Las maniobras que pedía Industria (ver recuadro) se completaron con una marcha atrás en L y con los cambios de velocidad en recta con detención suave. Con ellas se trataba de demostrar la habilidad del conductor en el manejo de los mandos del vehículo y en maniobras que luego se le presentaban en la calle. A comienzos de los 70, se incluyó la prueba de circulación abierta en los exámenes, que en algunas provincias hacían algunos aspirantes, y en otras, todos, según el personal disponible en la jefatura. Los exámenes eran más cortos, de cinco o seis minutos, y solían seguir una serie de itinerarios determinados. En 1975, en Madrid, por ejemplo, el examen consistía en dar una vuelta a la manzana con el coche en una zona cercana al Palacio Real. En Barcelona, el itinerario de exa-

1990

La campaña de divulgación de la DGT (***"La vida es el viaje más hermoso"***) marca un hito al gastar **900 millones** de pesetas: se pasó **666** por televisión, **7.047** por radio, **971 veces en Prensa** y en **445** vallas de publicidad.

- Volvo presenta un **cinturón de seguridad** para **sillas infantiles.**
- La Guardia Civil de Tráfico realiza 385.232 auxilios en carretera.
- Comienza el servicio Sanitario de Helicópteros, que atiende a 207 heridos y evacúa a 110 personas.
- Se aprueba **la Ley de Seguridad Vial** que desarrolla la **Ley de Bases.**

- **Iraq** invade **Kuwait.**
- **Mandela** sale de prisión.
- **Unificación** de **Alemania.**
- **A-3 y Telecinco** comienzan a emitir.

- El Centro de Información atiende 345.469 llamadas.

1991

Este año, la DGT pone en marcha proyectos de **mejora y señalización** de los **accesos a Madrid, Sevilla y Barcelona,** de cara a **1992.**

- Se presenta el **airbag lateral.**
- En España hay **4.958 gasolineras.**
- Nuestro país cuenta con **1.948 km de autopistas de peaje.**

Carlos Sainz, bicampeón mundial de rallies, **protagoniza** la campaña de la DGT (***"Palabra de camepón. No arriesgue. Saldrá ganando"***) en la que se invierten 1.000 millones de pesetas.

- **Indurain** gana su primer **Tour.**

- **Yeltsin** presidente ruso.
- Sudáfrica acaba con el **apartheid.**
- Se estrenan **"El silencio de los Corderos"** y **"La bella y la bestia".**
- Muere **Frank Capra.**

Los exámenes hace 50 años

El Ministerio de Industria se encargó de examinar a los aspirantes a conductor hasta 1968. Por aquel entonces, los ingenieros técnicos del Ministerio de Industria eran quienes hacían las pruebas y, curiosamente, con ese nombre serían popularmente 'bautizados' después los funcionarios examinadores de la DGT.
Salvando las 'ligeras' diferencias respecto a los exámenes de conducir de hoy, aquellos de Industria también consistían en dos pruebas, teórica y práctica. Ambas se hacían una a continuación de la otra, durante la misma mañana. Primero, una teórica escrita con definiciones del tipo *"qué es la calzada"* o *"qué es el motor diesel"* y una prueba oral en la que el ingeniero señalaba señales de circulación en una lámina y había que decirle su significado. Superado este primer trámite, había que subir al coche. Entonces sólo se hacía una práctica en circuito cerrado, con tres tipos de maniobras: aparcamiento (como el que se ve en la imagen), marcha atrás y cambios de marcha.

men transcurría por Montjuic. Y en otros lugares, como en San Sebastián, era por toda la ciudad. Desde 1976 los recorridos de examen empezaron a ser libres. *"Aumentó la dificultad, porque aumentaron las exigencias. Las ciudades eran más grandes y había más vehículos. Antes ni siquiera había un semáforo en muchos lugares"*, explica José Antonio García Prieto, uno de los primeros instructores de examinadores y hoy en activo en la Escuela de Formación de Móstoles (Madrid).

Paul Alan PUTNAM

La forma de enseñar era distinta. No había tantas señales ni tantos vehículos en las calles

En 1976 nació la primera Escuela de Examinadores, pionera en su formación, en Segovia. Desde el principio, el nivel fue bastante alto y, de hecho, no todos lo superaban. Allí se prepararon a los examinadores de toda España, fundamentalmente en normas y señales, seguridad vial y criterios de calificación, aunque también hacían prácticas de circulación y en circuito. Según algunos funcionarios de la época, *"era una escuela exigente, los instructores estaban muy bien preparados y salían buenos examinadores"*. Tras diez años en Segovia, la escuela se trasladó a Móstoles en 1986, donde, paralelamente, se comenzaron a impartir los primeros cursos para profesores de formación vial, los primeros con contenidos reglados por la DGT.

Durante cinco décadas la formación de los conductores ha ido mejorando. Profesores y examinadores están de acuerdo en que ha ido subiendo el nivel de exigencia. Ambos gremios señalan grandes cambios en la parte práctica, que antes consistía en aprender las reglas básicas sobre señales y marcas viales, velocidad y manejo de mandos. Y algunos de estos cambios no fueron precisamente fáciles de encajar: cuando los recorridos de examen, exclusivamente urbanos, comenzaron a ampliarse a carretera, algunos examinadores se negaban a salir fuera de la ciudad, donde aseguraban pasar miedo. De hecho, en algunas provincias los funcionarios acordaron con las autoescuelas calificar intervenciones 'justificadas' del profesor cuando el alumno cometiera un fallo, con el fin de evitar riesgos de accidente por frenadas en el último segundo. También la enseñanza teórica ha avanzado y ahora ya no consiste tanto en aprender una serie de normas de memoria como en intentar conocer el porqué de las normas.

Y como todo, también los criterios de examen han mejorado. *"Ahora un examinador puede invitar al conductor a ir a más velocidad si está muy próximo al límite mínimo o a adelantar si se acomoda detrás de un vehículo lento. Ese tipo de cosas no se decían antes"*, dice García Prieto y añade que *"la formación de los examinadores ha mejorado y deben poseer una técnica muy alta, al menos similar a la del profesor de formación vial."* ◆

Del papel a la pantalla

La Jefatura Central de Tráfico comenzó a elaborar sus propios cuestionarios en 1968. Desde entonces, ha cambiado el número de preguntas, las ilustraciones, fotografías y hasta el formato, del papel al ordenador. En la imagen, arriba, un examen teórico de conducir en la pantalla del ordenador; debajo, un cuestionario de 15 preguntas de los años 70.

Paul Alan PUTNAM

MINISTERIO DEL INTERIOR
DIRECCION GENERAL DE TRAFICO

IMPORTANTE No escriba, ni haga señal alguna, sobre este impreso.

CIRCULACION. CUESTIONARIO **N.º 130**

1. **La marcha atrás en las vías urbanas solamente se podrá realizar cuando sea necesario al efectuar una maniobra de...:**
   a) Cambio de sentido de la marcha.
   b) Cambio de dirección.
   c) Estacionamiento.
   d) Giro con maniobra.

2. **Es obligatorio moderar la velocidad:**
   a) En todos los cambios de rasante.
   b) En las calzadas de menos de dos carriles de circulación en cada sentido.
   c) En los estrechamientos.
   d) En los pasos elevados.

3. **Circulando por una autovía nos disponemos a cambiar de carril. Sabemos que tenemos obligación de advertir de nuestra intención a los demás usuarios, pero. ¿Cuándo extinguiremos la señal de nuestro indicador de dirección?:**
   a) Antes de iniciar la maniobra, si por el espejo retrovisor observamos que los conductores que circulan detrás se han dado cuenta.
   b) Cuando queramos. No hay ningún precepto sobre esta materia.
   c) Cuando hayamos finalizado la maniobra de desplazamiento.
   d) Cuando, una vez tomado el carril elegido, haya transcurrido un tiempo prudencial.

4. **Cuando se circule de noche por vías urbanas insuficientemente iluminadas se utilizará:**
   a) El alumbrado ordinario.
   b) El alumbrado intensivo o el de cruce si es necesario.
   c) El de cruce solamente.

Juan Antonio Castañé, 84 años con permiso

"Solo tuve que dar una vuelta"

Juan Antonio nació en Barcelona hace 100 años y su carné de conducir es de 1925, lo que lo convierte en el conductor más veterano de España. *"Sigo conduciendo y me renuevan el permiso todos los años, sin problemas"*. Recuerda que su padre le llevó a la delegación de la Policía en Girona, donde le hicieron una prueba –*"sólo tuve que dar la vuelta a una plaza con el coche"*– y le dieron el permiso, un trozo de cartón de color gris, en el acto. Había aprendido sin escuelas, ni profesores. *"Ya sabía conducir porque teníamos un automóvil y chófer, pero lo llevaba yo, porque me gustaba mucho conducir. Y me sigue gustando. Conducir es un placer"*.

1992

- Se hace **obligatorio también en ciudad** el uso del **cinturón de seguridad.**

- El **"127"** sustituye y 'jubila al **"600"**.

Un litro de gasolina súper cuesta **99 pesetas.**

- La DGT invierte 15.000 millones de pesetas en sistemas para el control del tráfico.
- Se amplía el Centro de Control de Barcelona, para la Olimpiada.

- Firma del Tratado de **Maastricht**.
- Se celebran las **Olimpiadas** (Barcelona), **Expo** (Sevilla) **y capitalidad cultural** (Madrid).
- **El Mar Egeo** naufraga frente a La Coruña y causa un desastre.
- **Blanca Fernández Ochoa,** bronce a Albertville 92'.
- Se inaugura el **AVE,** entre Madrid y Sevilla, que alcanza 300 km/h.

- **Obligatorio** el **uso de sistemas de retención infantil (SRI).**
- Se aprueba el Reglamento de Circulación y la DGT envía 14 millones de folletos explicando cambios en las normas.
- **Juan Pablo II** beatifica al fundador del **Opus.**

- El FC **Barcelona** gana su primera Liga de Campeones en Wembley (Londres).

- **Whitney Houston,** triunfa cantando "El guardaespaldas".
- ATT presenta el **video teléfono.**
- Deja de publicarse **Pravda,** órgano de PCE ruso.
- **Bill Clinton** derrota a George Bush.
- **Rigoberta Menchú,** Nobel de la Paz.

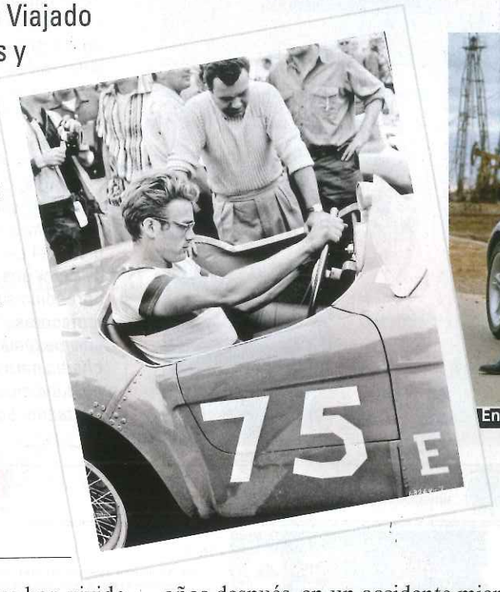
Dos accidentes, terribles

- Juan Gómez, Juanito, muere en carretera al volver de un partido.
- En Torreblanca (Castellón) mueren 46 personas y el conductor del autobús es condenado por imprudencia.

LOS COCHES, PARTE DELREPARTO DE LAS **PELÍCULAS**

Cine con tracción a las cuatro ruedas

En los últimos 50 años, los coches han recorrido miles y miles de kilómetros de celuloide. Han acompañado a los protagonistas en sus amores y tragedias, en la risa y el horror. Han Viajado por calles, ciudades y países. Les hemos visto circular en sociedades apocalípticas como en "Mad Max", o cobrando vida animada en "Cars". Incluso ha servido como máquina del tiempo.



En el cine, el coche es un espejo del protagonista.

Elio CASTRO

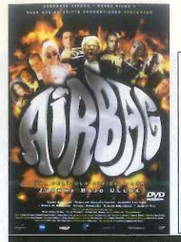
El idilio que han vivido el cine y los coches durante este último medio siglo ha sido muy intenso. En cincuenta años los automóviles han pasado de ser personajes secundarios para convertirse en indiscutibles protagonistas en las pantallas cinematográficas.

En "Rebelde sin causa" (1955), la película de Nicholas Ray protagonizada por James Dean, el automóvil era además el símbolo de su descontento, un signo de su insatisfacción vital. Por ironías del destino, James Dean encontró la muerte, pocos años después, en un accidente mientras conducía su Porsche "550".

Pero, además, a lo largo de los 50 y sobre todo en los 60, gracias al automóvil se desarrolló un nuevo género cinematográfico: las 'road movies', las películas de carretera. Ya fueran coches o motocicletas, fueron mudos testigos del cambio y la evolución que se producía en la personalidad de sus conductores. En "Salvaje" Marlon Brando se vistió de cuero y montaba una Triumph. En 1969, Peter Fonda, Jack Nicholson y Dennis Hopper cruzaron Estados Unidos en ese manifiesto contracultural que fue "Easy rider". En 1967, Stanley Donnen filmó una de las más bellas historias de este género, "Dos en la carretera", con Albert Finney y Audrey Hepburn, la historia de los vaivenes sentimentales de una pareja que apenas sale del coche. Y para cerrar este breve repaso sobre el género, recordemos "Thelma y Louise", que, en los 90, protagonizaron una hermosa historia de amistad y carretera.

También comedias, como"El mundo está loco, loco, loco", de Stanley Kramer en 1963, o "La carrera del siglo", de Blake Edwards, en 1965. Y infantiles, como "Chity Chity Bang Bang " y "Ahí va ese bólido", ambas de 1968.

Las marcas automovilísticas comprendieron muy pronto la enorme ventana publicitaria que tenía el cine para exhibir sus modelos. Así, los



El coche acompañó o fue protagonista en películas como (de izda a dcha): Airbag, Cars, Bullit, Sor Citroën, Carreteras Secundarias, Telma y Louise y Batman.

Aston Martin le deben gran parte de su popularidad a James Bond.

A finales de los 60, los coches de cine fueron abandonando las carreteras para pisar el asfalto de las calles. Así, en 1968, Steve Mcqueen conducía un mítico Ford "Mustang" por las empinadas cuestas de San Francisco en "Bullit" y las trepidantes escenas de persecución que se veían al final de ese film iban a tener tanto éxito que se convirtieron en el inevitable prólogo de un sinfín de carreras urbanas, saltos, trompazos, choques y vueltas de campana que se han repetido en decenas y decenas de películas a lo largo de los 70, 80 y 90. No hay película policíaca que no incluya una. Las hay emocionantes y originales, como la de "French conecction" (1971), bajo las vías del metropolitano neoyorquino, o cien veces ya vistas como las de la serie "Arma Letal".

Con el paso de los años los coches surcaron el cielo. Las películas de ciencia ficción nos han ido adelantando lo que nos espera en un futuro próximo, cómo serán las autopistas en el aire y en qué tipo de coches viajaremos. Por ejemplo, "Blade Runner", de Ridley Scott (1982). También las películas de la saga de "La Guerra de las Galaxias" o las de "Star Treck", o las adaptaciones de los comics de los superhéroes, con el Batmóvil del hombre murciélago.

¿Y EN ESPAÑA? En nuestro país, el cine de coches no ha acabado nunca de arrancar a fondo y hay que hurgar en el baúl para encontrar algunos ejemplos. En "Esa pareja feliz", dirigida por Bardem y Berlanga, Fernando Fernán Gómez y Elvira Quintillá viajaban alegres en un "Biscuter". En 1967, Pedro Lazaga dirigió "Sor Citroën", la historia de una monja –Gracita Morales– que se sacaba el carné de conducir. Los 70 y los 80 son años de cine político, de movida y de destape y en ellos queda poco sitio para los automóviles. Tan solo "El puente", de J. A. Bardem, protagonizada por Alfredo Landa en 1976, nos vale de ejemplo. Una curiosa 'road movie' que cuenta la toma de conciencia política y social de un trabajador. En 1997 encontramos otra película de carretera: "Airbag", esa comedia gamberra sobre ruedas que dirigió Juanma Bajo Ulloa. Ese mismo año, Emilio Martínez-Lázaro estrenó "Carreteras secundarias", en la que Antonio Resines y Fernando Ramallo recorrían media España subidos a un "Tiburón". Y poco más. Pero antes de aparcar debemos recordar "Volando voy", dirigida por Miguel Albadalejo en 2006, la historia de Juan Carlos Delgado, "El Pera", ese niño que con nueve años robaba y conducía todo tipo de autos y hoy es uno de los especialistas más cotizados del cine español cuando se trata de filmar escenas que requieren una especial destreza al volante. ◆

> Carreras, saltos,, choques y vueltas de campana se han repetido en decenas de películas

1993

- El número de **accidentes baja** en **10.835 (un 11%),** pero si se contabilizan los **últimos cuatro años,** el descenso es del **25%.**
- El **Renault "19" y el Citroën "ZX",** primeros modelos con ABS.
- **Ford** comienza a equipar todos sus modelos con airbag de conductor de serie modelos con ABS.

- La campaña de la DGT "Al final, las imprudencias se pagan", inaugura la línea dura en los contenidos (1.300 millones ptas.)
- EE.UU. se retira de **Vietnam.**
- El Banco de España interviene **Banesto.**
- Fallece don **Juan de Borbón.**
- **Felipe González** reelegido presidente, tras ganar las elecciones.
- Los davidianos se suicidan en **Waco (EE. UU.).**
- Checoeslovaquia se **divide** en dos.
- Muere en accidente **Petrovic.**

- **El Thyseen** se instala en Madrid.

1994

Se pone **en marcha** el **Plan Renove** para **rejuvenecer.** el parque de vehículos.

El Centro de Información de tráfico atiende
- 464.922 llamadas.
- 21.679 de Postes SOS.

- **Mercedes y BMW** presentan los **airbags laterales.**

Una **Comisión** especial del **Senado** estudia la implicación de los **jóvenes** en los accidentes de tráfico.

- Se comienzan a instalar radares móviles en los vehículos de la ATGC.
- La DGT produce la obra "El Otro y Yo", para concienciar a los jóvenes.

- El **"Toro de Osborne",** puede seguir luciendo en las carreteras.
- **Ruanda:** finaliza la guerra civil.

- El Gobierno interviene la cooperativa **PSV.**
- Muere **Kurt Cobain.**
- Se fuga Luis **Roldán.**
- Muere **Senna** en Imola.

LOS PLANES PARA CONTAR CON **CARRETERAS** ADECUADAS HAN IDO A REMOLQUE DE LAS NECESIDADES REALES

La carretera de La Coruña, en la salida de Madrid, en los años sesenta y en la actualidad.

Paul Alan PUTNAM

Trabajos de construcción en la M-40 de Madrid, en 1990.

JIR

Desde los primeros años de la automoción en España fue patente la insuficiencia de carreteras adecuadas. Esta es la historia de todos los esfuerzos por contar con una red que, en la actualidad, se extiende por 166.000 kilómetros de los que cerca de 11.000 son vías de gran capacidad y con un claro balance a favor: más confort y seguridad.

La carretera que nos ha visto pasar

José Ignacio RODRÍGUEZ

El crecimiento del parque de vehículos en España fue espectacular en los primeros momentos –se pasa de las tres primeras matriculaciones en 1900, a contar con 170.000 vehículos en 1934 y un millón en 1961–, pero la red de carreteras no siguió el mismo ritmo.

Cuando en 1960 el ministro de Obras Públicas, Jorge Vigón, hace balance del Plan de Modernización iniciado en 1950, señala que la situación de las carreteras es comparable a la de los años 20, aunque se habían *"abierto más de 1.000 kilómetros de nueva y mejorada geometría"*.

PLANES DE DESARROLLO. El Plan General de Carreteras de 1960 ha de adaptarse a los Planes de Desarrollo. El denominado Plan de Mejora de la Red de Itinerarios Asfálticos (REDIA), llevado a cabo entre 1967 y 1971, es el antecedente inmediato de la reorganización y modernización de las actuales carreteras. Comprendía la mejora de doce itinerarios, con un total de 4.928 kilómetros y se ejecutó en su totalidad. Consistía en extender una capa de aglomerado asfáltico de 12 cm, completar la anchura de las calzadas a siete metros y dotarla de arcenes laterales afirmados de 2,5 m (plataforma de 12 m); y como complemento, en las vías de mayor tráfico y tramos con fuertes pendientes, construir carriles adicionales de circulación lenta para vehículos pesados. Y todo con una clara visión radial con centro en Madrid.

A partir de 1964 se inauguran tramos de carretera de calzadas separadas, algunas con características de autopistas, en las carreteras radiales de Madrid, Barcelona y otras grandes ciudades, perfilándose la ejecución futura de obras como la M-30 de Madrid.

Por otro lado, en 1966 comienzan las adjudicaciones de los primeros proyectos de lo que, un año después, va a ser el PANE (Plan de Autopistas Nacionales Españolas). Junto con la ampliación posterior, preveía la construcción de 6.430 kilómetros. Pero en 1979 había 1.410 kilómetros de autopistas de peaje finalizados y 664 en construcción.

El III Plan de Desarrollo 1972-1975 preveía el acondicionamiento para grandes velocidades de 1.000 kilómetros de la red principal, junto con una sensible mejora en la complementaria. En este período se ejecutan el Plan de Accesos a Galicia y el de Cercanías de Madrid. En 1973, la crisis del petróleo paraliza todo.

Paralelos al plan REDIA, se afrontaron otros planes, como el de Transformación de Firmes de Macadán, que logra que en 1978 los 80.000 kilómetros de la red del Estado fueran de asfalto. A principios de los ochenta se ensayan las primeras mezclas drenantes y se elabora un plan de conservación que se para por la segunda crisis del petróleo.

> En 1978 se consiguió que los 80.000 kilómetros de la red del Estado fueran de asfalto

EL GRAN AVANCE. En 1980, con un parque de 10 millones de vehículos, la red estatal estaba formada por 78.616 kilómetros de calzada única, 541 de calzadas separadas, 172 de autovías y 308 de autopistas libres. Además, 1.615 kilómetros de autopistas de peaje, 68.326 kilómetros de la red provincial, 74.889 kilómetros de los ayuntamientos y 93.296 kilómetros de otras redes (IRYDA, ICONA, etc.).

Con el cambio de Gobierno en 1982 continúa la transferencia de

1995

- Aunque el 14 de noviembre transcurre **sin un solo accidente mortal,** 1995 supone un **repunte** de la **accidentalidad:** se producen **83.586 accidentes con víctimas (+5.000)** y **5.751 muertos (+145).**
- Se publica una nueva **Ley del Seguro** y el **Reglamento de Vehículos Históricos.**

- Las canpañas de la DGT continúan en la línea dura: *"Las imprudencias no sólo las pagas tú"*.
- El sistema operativo **Windows 95** sale al mercado.
- Mueren Lola y Antonio **Flores.**
- El **Corte Inglés** compra **Galerías.**
- Se acuerda la creación de **la moneda única europea.**

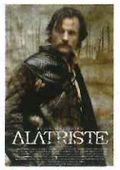
El **Parlamento** abre una ponencia de **seguridad vial de ciclistas,** colectivo muy castigado por los accidentes.

- **Indurain** gana el quinto Tour.
- Boda de la **infanta Elena.**

1996

La DGT pone **en marcha** el **Centro de Información.** Funciona **24 horas al día,** da información (9.000 llamadas) en tiempo real, y coordina la **asistencia técnica y sanitaria.**

- Los **"Fiesta" y "Escort",** modelos más vendidos.
- Perez-Reverte publica **"El capitán Alastriste"** e inicia la saga.



- La DGT abandona la línea dura y apela a la responsabilidad para prevenir accidentes (*"La solución está en tus manos"*).
- La red de Postes SOS (4.790 km.) recoge 48.000 llamadas de ayuda.
- El **Atlético de Madrid** gana **Liga y Copa.**
- El **salario mínimo** son **64.895 ptas.**

- **Aznar** gana las elecciones.
- Secuestro de **Ortega Lara** y asesinatos de **Múgica y Tomás y Valiente.**
- Crisis de las **vacas locas.**
- Los talibanes toman **Kabul.**

Obras de construcción de una autovía.

Vista de la M-30 madrileña en 1973.

carreteras a las Comunidades Autónomas, de manera que en 1984 quedaba definida la Red de Interés General del Estado, que pasó de 80.000 a 20.000 kilómetros. Y mientras se prepara el Plan de Carreteras, en 1983 se ponen en marcha las autovías de primera generación, que dieron un servicio muy importante, aunque pronto quedaron por debajo del estándar deseado.

El Plan 1984-1991 planteaba, con un enfoque global y de carácter autonómico, mayor seguridad y equilibrio territorial y social. Contaba con una dotación presupuestaria de 800.000 millones de pesetas y se articulaba en cuatro programas. El de autovías contemplaba 3.250 kilómetros, aunque pronto se percibió la necesidad de cambiar el sistema de duplicaciones de calzada por un modelo con control de accesos, variantes en todas las poblaciones, enlaces a distinto nivel y supresión de todos los cruces.

El programa de acondicionamiento de la red (ARCE) pretendía la supresión de travesías y la mejora de las características geométricas en los principales itinerarios; el programa de reposición y conservación (RECO) actuaría sobre el pavimento y señalización de más de 8.000 kilómetros, para mejorar la seguridad, mientras que el programa ACTUR (actuaciones en el medio urbano) garantizaría la continuidad de las condiciones de servicio de las carreteras de la red a su paso por las poblaciones de más de 50.000 habitantes.

El I Plan de Carreteras (1984-1991) contemplaba una red de 3.250 kilómetros de autovías

El nombre de las carreteras

La denominación de las carreteras tiene su origen en el denominado Plan Peña de 1940. Parte de la base de las seis carreteras radiales, que dividen España en seis sectores, mas un séptimo para Baleares y un octavo para Canarias. Así, la letra indica si es nacional, comarcal o local; el primer número (del 1 al 8) determina el sector desde el que arranca; el segundo número indica la distancia a Madrid (si es un 3 indica que se encuentra entre 300 y 400 kilómetros); y el tercero, su trayectoria: par, si es transversal; e impar, si es radial. El sistema –vigente hasta hace unos años– se ha modificado en parte, en lo relativo a vías de gran capacidad.

INVERSIÓN BILLONARIA. La bonanza económica, el aumento del parque automovilístico y la entrada de España en la Comunidad Europea, obligaron a aumentar la cantidad y calidad de las actuaciones, con lo que en 1988 se eleva la inversión del plan a 1,48 billones de pesetas. Hubo que añadir en 1990 otros 443.000 millones de pesetas al Plan de Transporte de Acceso a las grandes ciudades. También la Dirección General de Tráfico realizó en esta época importantes inversiones en regulación de accesos a grandes ciudades y continó instalando postes SOS, cámaras y sensores bajo el asfalto, marcando el inicio de las carreteras inteligentes.

Peaje de la autopista Barcelona-Girona, en 1975.

Comienza el peaje

La Ley de Carreteras de Peaje se había aprobado en 1953, pero hasta el 5 de diciembre de 1963 no se abre al público el túnel de Guadarrama y sus accesos. Los turismos pagaban 30 pesetas; los camiones de dos ejes, 125; y los de tres ejes, 200 pesetas. Con la Ley de 1960 se otorgan otras concesiones, como el Puente de la bahía de Cádiz, Túnel del Cadí, Collado de Tossas y Puente de los Santos, que salvan obstáculos geográficos importantes en tramos cortos. A finales de 1979 había 2.074 kilómetros de autopistas de peaje concedidos y 1.410 construidos.

Además, con la Exposición de Sevilla, Olimpiadas de Barcelona y Capitalidad Cultural Europea de Madrid, en 1992, se incorporaron al Plan de Autovías nuevas actuaciones y convenios con los ayuntamientos de Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla y Málaga.

El Plan Director de Infraestructuras (PDI 1993-2007), marca las siguientes etapas ya que es el primero que, con 5,4 billones de pesetas, contemplaba otros modos de transporte. Para no dejar un vacío mientras se preparaba, se aprobó un Plan Puente (1993-1995), que afectaba a 1.741 kilómetros de autovías, 106 actuaciones en medio urbano y 88 actuaciones de acondicionamiento.

NUEVAS FÓRMULAS. En 1996, con el Partido Popular en el Gobierno, se buscan nuevas fórmulas de financiación para continuar con el desarrollo viario: se establecen nuevas licitaciones de autopistas de peaje y se aplica el denominado "sistema alemán" para adelantar los fondos de las obras. Ampliar los plazos de concesión a las empresas a cambio de mejorar las vías y reducir peajes, son algunas de las propuestas, muchas de ellas polémicas.

Construcción de un viaducto en Piedrafita.

En 1997 se presenta la primera fase del Programa de Autopistas de Peaje, que prevé actuaciones en más de 440 kilómetros y una inversión inicial de 256.000 millones de pesetas, mientras que la segunda fase, contempla 769 kilómetros y una inversión de 671.500 millones de pesetas. En 2003 la red de autopistas de peaje era de 2.603 kilómetros, a los que pronto habría que añadir otros 170 de las radiales de Madrid R2, R3, R4 y R5.

Se aprueba el Plan de Infraestructuras de Transporte (PIT 2000-2007) con una inversión en carreteras de 39.835 millones de euros. Su objetivo, la mejora de 2.700 kilómetros de autovías de primera generación y la construcción de 3.000 nuevos para, en 2010, tener una red de alta capacidad de 13.000 kilómetros.

En 2004, el PSOE toma el relevo en el Gobierno y plantea su Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), con una inversión de 248.892 millones (el 20% con financiación privada). Este prevé que, a partir de 2020, todas las capitales estén conectadas por autovía y que el 94% de la población se sitúe a menos de 30 kilómetros de una vía de alta capacidad. Para ello prevé pasar de 9.000 a 15.000 kilómetros de autovías y autopistas. ◆

1997

Se aprueba el nuevo **Reglamento de Conductores**.

- La DGT comienza a informar por Internet y telexto en TVE
- Se reforman determinados aspectos de la Ley de Seguridad Vial.

- ETA asesina a **Miguel Angel Blanco,** concejal de Ermua por el PP.

- Se inaugura el **Museo Guggenheim** en Bilbao.
- **Miguel Indurain** anuncia el punto final de su carrera.
- España ingresa en la **estructura militar de la OTAN.**

Se aprueba el Plan Prever para incentivar la renovación del parque automovilístico.

- Nace Dolly la **primera oveja clónica**.

- Fallece en accidente de tráfico en París **Lady Di.**

1998

Se aprueba el **Reglamento de vehículos.**

Se transpasan las competencias en materia de vigilancia y control del tráfico a Cataluña. La primera provincia es Gerona, donde los **Mossos D'Esquadra** relevan a la ATGC.

- Están en funcionamiento los **Centros de Control de Madrid, Barcelona, Sevillla, Málaga, Valencia y Zaragoza.**
- Hay **Postes SOS** en 900 kilómetros de nuestras carreteras.

- Muere **Frank Sinatra.**
- El Banco Santander lanza una **OPA a Banesto.**
- En **Aznalcóllar** se rompe una balsa de residuos muy tóxicos.
- Se funda **Google**.
- Los **Rolling Stones** actúan por primera vez en Moscú.
- **Pinochet** es detenido en Londres.

Los servicios de alquiler de bicicletas se han multiplicado. En la imagen, Sevilla.

MOVILIDAD: EN 1959 LOS ESPAÑOLES SE MOVÍAN EN BICICLETA. HOY ES NECESARIO QUE VOLVAMOS A PEDALEAR

De la bici a la bici

En 1959 había menos de un millón de vehículos y en 2008 casi llegábamos a 31 millones. Se ha pasado de la necesidad de multiplicar nuestro parque automovilístico, a incentivar, entre otras medidas, el uso de la bicicleta para conseguir una movilidad sostenible que acabe con los ruidos, la congestión, la contaminación...

Mercedes LÓPEZ

Si en 1959, la mayoría de los españolitos se movían en bicicleta, caminando o en carro –en 1961 había más de un millón y apenas 250.000 turismos y 11.000 autobuses–, en 2008 casi rozábamos los 31 millones de automóviles –de ellos, más de 22 millones turismos–. Sin lugar a dudas, este uso masivo del automóvil, que empezó a despegar a partir de los años 70 (entre 1964 y 1967 se había duplicado el número de turismos), ha traído grandes progresos, facilitado el desarrollo de las empresas y la distribución de sus productos. Sin olvidar, la libertad y la facilidad que ha aportado a la movilidad de los españoles.

Sin embargo, esta motorización generalizada y la dependencia del vehículo privado han traído también problemas: atascos, ruidos, contaminación, despilfarro de combustible, de horas perdidas... Problemas que están hipotecando el futuro de nuestro planeta.

KYOTO. Las crisis del petróleo de 1975 y 1979 ya nos dieron aviso de que el modelo era insostenible. Pero no fue hasta 1997, con la firma del protocolo de Kyoto, cuando se empezó a hablar de la movilidad sostenible (equilibrio entre la necesidad de moverse con libertad y seguridad y el cuidado de los recursos y el medio ambiente). La ecología había entrado en nuestras vidas. Era necesario que nos volviéramos 'verdes'.

> Atascos, humos, consumo abusivo de combustible... Hoy se actúa para cambiar nuestro modelo de movilidad

En España se empezaron a multiplicar las actuaciones. Así, en 1994, en Madrid la DGT abrió el denominado carril bus-VAO, que facilita, en las horas de más tráfico, la entrada por la A-6 a los vehículos ocupados por más de una persona. En 2004 se aprobó una normativa que permite a los conductores con permiso de conducir de la clase B y 3 años de antigüedad llevar motos de hasta 125 c.c. (para incentivar el uso de un medio de transporte ágil, que ocupa y contamina menos). Se va extendiendo el uso de energías alternativas en el transporte público como los tranvías eléctricos que desde 2005 circulan por Barcelona, Bilbao, Valencia o Alicante. Se amplía la red de trenes de cercanías, con aparcamientos para coches privados, se mejora la red de carreteras, y se peatonalizan los centros históricos, una práctica en la que fue pionera Barcelona.

COCHES VERDES. Y se incentiva una de las formas más interesantes de eliminar el protagonismo del tráfico privado: el uso de la bicicleta. Ya en 2005, Vitoria diseñó un anillo verde con carriles bici y zonas peatonales y organizó un servicio de préstamo gratuito de bicicletas. Hoy existen servicios de alquiler de bicicletas en muchas ciudades –en San Sebastián se realizan 10.000 desplazamientos al día en bici–.

Los fabricantes de automóviles también se pusieron las pilas. El gobierno aprobó en 2008, un Plan de Ahorro y Eficiencia Energética que incluía, entre otras medidas, conseguir que en 2014 se movieran en España un millón de coches eléctricos. Se ha investigado con todo tipo de combustibles alternativos: bioetanol, gas, etanol o híbridos. En 2006 se vendían cuatro modelos híbridos: el Toyota "Prius", el Honda "Civic" y los Lexus "GS" y "RX". Aunque el futuro, y todos están de acuerdo, será del coche de hidrógeno, que solo emite vapor de agua.

No hay que olvidar el papel de los conductores, practicando una conducción eficiente (se llega a consumir un 20% menos) o comprando coches ecológicos. Desde 2008, el impuesto de matriculación se paga en función de las emisiones de CO_2. Y como ciudadanos, utilizando el transporte público, la moto, la bicicleta o caminando.

La última actuación ha sido la aprobación, el pasado 30 de abril, de la Estrategia española de movilidad sostenible, una hoja de ruta que incentiva el transporte público, los vehículos limpios y no motorizados, y desarrolla una red ferroviaria de altas prestaciones con itinerarios para mercancías. Y, además, una planificación urbanística acorde con una movilidad sostenible. ◆

Cifras para pensar

- El 50% de los viajes en coche son inferiores a 3 kilómetros.
- Los automóviles causan el 11% de las emisiones de CO_2.
- Un coche nuevo contamina hasta 30 veces menos que uno viejo.
- Si utilizáramos solo la bici, se reduciría un 75% la contaminación.

De vuelta al campo

Si muchos de nuestros padres abandonaron el pueblo para venir a la gran ciudad, hoy son muchos los hijos que abandonan la urbe para vivir en entornos más pequeños, buscando mejores condiciones de vida y precios má asequibles. Sin embargo, tienen que desplazarse a diario a la ciudad para ir a trabajar. "Tráfico y Seguridad Vial" (nº 190) realizó un estudio comparativo de lo que cuesta este ir y venir diario, tomando como ejemplo la ruta Toledo-Madrid. Los resultados: en autocar se tarda 1h 40' y se gastan 3,54 €; en coche, el tiempo se reduce a 1h 10', pero el gasto se eleva a 6,20 €; mientras que si se coge el tren, el tiempo es de sólo 1h 5' y el precio es de 4,36 €.

1999

Se hacen **obligatorios dos triángulos de preseñalización de peligro.** Se aplaza su exigencia por problemas de abastecimiento del mercado.

- Entran en vigor nuevas tasas de alcoholemia, pasando de 0,8 gr/l a 0,5 gr/l. Para los profesionales y noveles el nivel se sitúa en 0,3 gr/l en vez de en 0,5 gr/l.
- Cesa el Servicio Sanitario de Helicópteros de la DGT, al pasar esta comeptencia a las comunidades autónomas.

- **Alex Crivillé** se proclama **campeón** mundial en la categoría **de 500 c.c.**
- El mundo de la cultura se viste de luto, este año fallecen: Gonzalo **Torrente Ballester, Joaquín Rodrigo, Alfredo Kraus, Juanita Reina y Rafael Alberti.**
- **Pedro Almodóvar** arrasa con su película "Todo sobre mi madre".

Se celebra el **Año de la Educación Vial.**

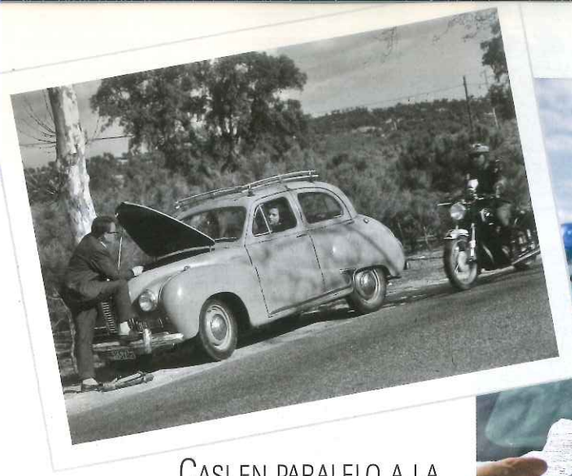
- El 27 de julio entra el vigor el nuevo Reglamento de Vehículos.
- El **Ford "T"** es elegido **Coche del Siglo.** Se habían vendido 15 millones de unidades .

- Cadillac incorpora un sistema de **Visión Nocturna por infrarrojos.**

Terrible accidente:
- Explota en el interior del túnel del Mont Blanc un camión. Fallecen 35 personas.

- **El 1 de enero** en la **Unión Europea** entra en vigor el **EURO** como moneda única en 12 estados. Pero habrá que esperar 3 años para que los billetes y monedas se pongan en circulación. **Se fija** el **cambio** en **166,386 pesetas.**

Se acaba el siglo XX. El 31 de diciembre se celebran fiestas en todo el mundo para despedir el siglo y dar la **bienvenida al mítico 2000.**



Desde los primeros tiempos, la ayuda al automovilistas ha sido una misión principal.

CASI EN PARALELO A LA DGT, SE CREÓ LA **AGRUPACIÓN DE TRÁFICO DE LA GUARDIA CIVIL**

Medio siglo ayudando y vigilando

Desde hace medio siglo, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil patrulla las carreteras españolas vigilando la circulación. Las denuncias a infractores son su cara 'negativa', pero en ese tiempo han auxiliado a más de 17 millones de conductores que se habían quedado 'tirados' o habían sufrido algún accidente. Para ello han tenido que recorrer casi 6.000 millones de kilómetros.

Juan M. MENÉNDEZ

El 21 de septiembre de 1959 –casi en paralelo a la creación de la Jefatura Central de Tráfico– nació la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC). Con 559 agentes había que vigilar 130.154 kilómetros. Ya en 1926, la Guardia Civil controlaba la velocidad en los primeros 48 kilómetros de la carretera Madrid-La Coruña: motos del Parque Móvil se colocaban tras los vehículos y si el velocímetro excedía de 50 km/h, se detenía al conductor y extendía la denuncia.

En 1957 se realizó un detallado informe para el Ministerio de la Gobernación para crear una unidad especializada en tráfico, y en 1958 se formó una unidad piloto, que funcionó hasta 1959.

Hasta julio, en 1959 se registraron 748 accidentes, 55 muertos y 789 heridos. La provincia con más accidentes era Barcelona y en la carretera de La Coruña, en Madrid, se contabilizaban 300 coches cada 5 minutos el sábado por la tarde. El 7 de agosto de 1959, "Informaciones" titulaba: "La Guardia Civil ya está en las carreteras", contando que ya había patrullas motorizadas y con dos fotografías de una infracción captada. Progresivamente hasta septiembre de 1961, se desplegó esta actividad en las restantes provincias.

En 1962, la primera plantilla presupuestaria (Ley 84/1962) de la Agrupación era de 3.930 hombres, y se mantuvo en cifras similares hasta que en 1970 (Ley 30/1970) se aumentó a 7.000 efectivos, que efectivamente no se alcanzaron hasta 1975. Ese número de agentes controlaba más de 7 millones de vehículos y 145.000 kilómetros de carretera, la totalidad del territorio, hasta que en 1983, se transfirió el control y vigilancia del tráfico al Gobierno Vasco.

Por igual motivo se dejó de prestar servicios en Girona (1998), Lleida (1999), Barcelona y Tarragona (2000). En ese año, 8.349 hombres formaban la Agrupación, pero el número de vehículos se había triplicado (23,3 millones) y el de kilómetros de carretera era de 163.557.

Entre tanto, la Agrupación había colaborado en la visita del Papa Juan Pablo II (1992), la celebración de la Expo 92, escoltando la antorcha durante las Olimpiadas de Barcelona (1992) y regulando el tráfico de acceso a las sedes olímpicas, o en todas las ediciones de la Vuelta Ciclista a España.

En 2009 la plantilla de la ATGC era de 10.308 hombres, que en 2006 contaban con 3.248 motocicletas y 18.65 vehículos de cuatro ruedas: 266 son patrullas dotadas para realizar controles de alcoholemia, 316 todoterrenos, 152 furgonetas de atestados, 652 patrullas ligeros y 129 patrullas con radar entre los que se incluyen vehículos camuflados.

En los últimos tiempos, la DGT ha equipado a la ATGC con tecnología avanzada para el control de velocidad (LIDAR y coches camuflados), la lectura automática de matrículas y comprobación del seguro obligatorio e incluso para la denuncia de sanciones a través de PDA vía GPRS (en funcionamiento en 2009), y pronto permitirá al ciudadano pagar 'in situ' la sanción, con tarjeta de crédito en caso de estar de acuerdo. ◆

Desde su creación, la Agrupación ha recorrido 5.718 millones de kilómetros y realizado 17 millones de auxilios

Se aplica la más moderna tecnología para las tareas de vigilancia.

Multas y samaritanos

Desde 1959 y hasta 2006, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil ha denunciado a más de 95 millones de conductores, en los últimos años a un ritmo de 2 millones/año.

La denuncia de infracciones es la labor más polémica de la ATGC. Pero no es solo esa. De 1959 a 2006, la ATGC ha realizado más de 17 millones de auxilios y servicios humanitarios y más de 3 millones de atestados. Para ello, los agentes han recorrido 5.718 millones de kilómetros y realizado, entre 1985 y 2006, más de 184 millones de horas de servicio. Y con un elevado coste humano: han muerto más de 300 agentes, 2.400 han resultado heridos graves y unos 10.000, leves en los 20.000 accidentes que han sufrido.

Notarios y detectives

A cada uno de los 40.000 accidentes anuales con heridos o daños cuantiosos, acuden agentes de la Agrupación dedicados a realizar atestados para abrir la vía al tráfico y recoger pruebas, huellas, datos, testimonios, fotos de vehículos y víctimas, controles de alcoholemia…
Con ello, rellenan el cuestionario estadístico para la DGT y, con herramientas tecnológicas –diseño gráfico, láser escáner…– reconstruyen el siniestro y redactan un atestado para el juicio.

2000

Finaliza el proceso de **transferencias a Cataluña** en materia de tráfico.

● Llega a Europa el **primer turismo híbrido:** el Toyota **"Prius"** con motor eléctrico y gasolina.

◗ Se abren las oficinas locales de Tráfico de Arrecife (Lanzarote) y Santa Cruz (La Palma).

● Muere **Schulz,** creador de Snoopy.

● Michael **Schumacher** gana su **tercer mundial de F-1** con Ferrari.

● **El PP** obtiene mayoría absoluta en las elecciones.
● No se producen los fallos previstos en los ordenadores por el **efecto 2000**.
● Enfrentamientos **racistas** en **El Ejido** (Almería).
● En Madrid se inaugura **Arco.**
● **Bill Gates** lanza el Windows 2000.

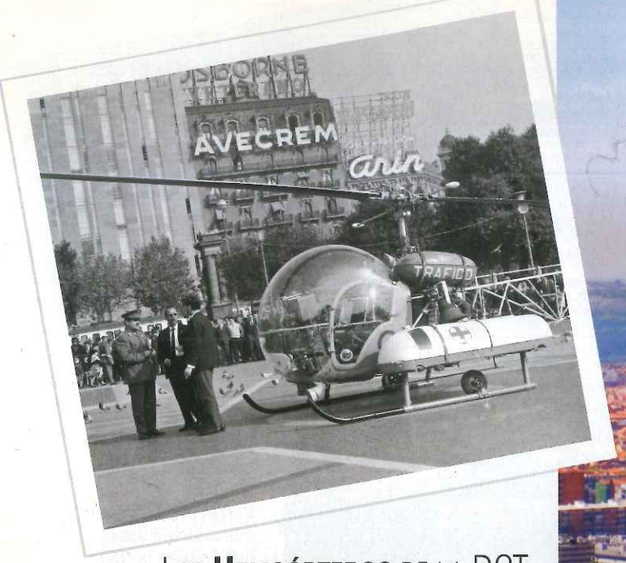
La DGT pone en marcha la **obtención de información** (estado de las carreteras, trámites administrativos...) a través de **móvil y SMS.** Pero se pone de relieve que su **uso al volante** incrementa entre **4 y 9 veces el riesgo** de sufrir **accidentes.**

● El **Real Madrid** gana la Liga de Campeones frente al Valencia (3-0).
● Comienza a emitirse **Gran Hermano.**

■ El submarino **Kursk** se hunde en el mar de Barents.
■ Estalla la **segunda Intifada.**
■ Un **Concorde** se estrella tras despegar en París: 114 muertos
■ **Putin,** presidente en **Rusia.**
■ A la venta la **Play Sattion 2.**

Por el móvil...

◗ En Soria, mueren 28 personas al chocar un autobús contra un camión. La razón, el móvil del conductor recibió una llamada segundos antes del choque...



LOS **HELICÓPTEROS** DE LA DGT VUELAN DESDE 1964

El helicóptero es un observatorio móvil del tráfico a 300 metros sobre el suelo.

160.000 horas en el aire

El servicio de helicópteros de la DGT lleva casi medio siglo volando y velando por la seguridad del tráfico. Comenzó a operar con dos aparatos, tres pilotos y dos mecánicos. Hoy, 21 helicópteros, siete bases permanentes y 75 personas trabajan en la vigilancia de las carreteras.

Carlos NICOLÁS FRAILE

El Servicio de Helicópteros de la DGT se planteó a comienzos de los sesenta como una de las soluciones a los accidentes de tráfico. La dotación inicial fue de tres pilotos, dos mecánicos y dos helicópteros con base en el aeródromo de Cuatro Vientos, en Madrid.

Tomando en cuenta la experiencia de la Gendarmería francesa de los años cincuenta, los informes de la época destacaban al helicóptero como un *"medio moderno (…) llamado a jugar un papel cada vez más importante en materia de policía de la circulación por carretera"* y resaltaban las *"excelentes posibilidades para la observación"* y *"para la intervención"* que ofrecía el medio.

Los dos primeros helicópteros en la historia de la Patrulla fueron Bell 47 G, que se compraron al fabricante italiano Augusta por 109 millones de liras, que entraron en servicio en 1964. Desde entonces, la unidad ha acumulado en torno a las 160.000 horas de vuelo.

El helicóptero, un observatorio móvil elevado con visión directa para vigilar el tráfico, es un vehículo con una velocidad de desplazamiento relativamente baja y capaz de evolucionar a distintas alturas y de aterrizar donde otros no llegan.

La misiones fundamentales que le fueron asignadas desde los inicios de las operaciones fueron tres: vigilancia y control del tráfico; transporte sanitario y de funcionarios en misiones de servicio; y cooperación con otros organismos de la Administración (Protección Civil, Obras Públicas, Turismo, Ejército del Aire…).

Los grandes desplazamientos durante la Semana Santa, el verano o los puentes festivos han sido tradicionalmente los momentos de más trabajo. La Patrulla ha estado presente en todo tipo de eventos, desde la Vuelta Ciclista, las pruebas del Campeonato del Mundo de Motociclismo y Fórmula-1 o el descenso del río Sella (Asturias), hasta la romería de El Rocío, los años compostelanos o las visitas del Papa Juan Pablo II, en las que ayudó en la vigilancia, escolta y regulación del tráfico en los lugares visitados por el Pontífice. En palabras del actual jefe del servicio, Jesús Guardia, *"nos movemos allí donde somos necesarios"*.

Hoy día, las labores de regulación (informes del estado del tráfico) y vigilancia (5.000 denuncias al año) ocupan el 80% de las 6.000 horas de vuelo anuales que hace la Patrulla, habitualmente en coordinación con los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. En fechas recientes, se han incorporado radares a los helicópteros para controlar la velocidad desde el aire.

El servicio cuenta actualmente con siete bases permanentes en Valladolid –que comenzó a operar en enero–, Zaragoza, La Coruña, Valencia, Sevilla, Málaga y Madrid y otras tres temporales durante el verano, 21 helicópteros y 75 personas entre pilotos, administrativos, fotógrafos, personal de almacén y peones. ◆

El servicio de helicópteros, en el que trabajan 75 personas, cuenta hoy con 7 bases permanentes y 21 aparatos

Decenas de 'Locuras'

El Servicio de Helicópteros ha fotografiado decenas de sanciones que la revista 'Tráfico y Seguridad Vial' lleva publicando en sus páginas desde el número 10, en abril de 1986. 'La Locura' se ha convertido en todo este tiempo en una de las secciones más populares y anticipó en papel las habituales imágenes aéreas de infracciones de tráfico que actualmente utilizan los informativos de televisión.

Servicio de Helicópteros de la DGT

Ambulancias volantes

La asistencia sanitaria ha sido uno de los servicios destacados del servicio de helicópteros desde sus inicios hasta 1999, cuando las competencias pasaron a las Comunidades Autónomas. Los dos primeros aparatos, adquiridos en 1962, *"debían estar dotados de dos camillas situadas en el exterior"*, según estableció la Jefatura Central de Tráfico. En sus inicios, la Patrulla realizó labores de apoyo a las ambulancias de socorro en carretera, en colaboración con la Cruz Roja. Su misión era trasladar a los heridos más graves lo más rápido posible. Pronto se buscaron helicópteros para evacuar a los heridos en el interior y asistirlos en vuelo. El servicio se modernizó a partir de finales de los 80, se firmaron convenios con autoridades sanitarias, Cruz Roja, RACC y aseguradoras y durante diez años atendió a más de 9.000 heridos en 8.800 misiones sanitarias.

2001

La **Comisión Europea** se fija como **meta** reducir **a la mitad** el número de **víctimas mortales** en las carreteras para el año **2010** (Libro Blanco del Transporte).

- El príncipe **Felipe** anuncia su ruptura con **Eva Sannum.**
- **Javier Bardem,** primer actor español en ser candidato al **Oscar** por "Antes de que Anochezca".
- Oscar **Freire,** campeón mundial.

Carlos Muñoz-Repiso pone la primera piedra de la que será futura sede de la DGT (c/ Josefa Valcárcel, 44). Junto a un ejemplar de la revista "Tráfico" y varios periódicos del día y algunas monedas.

- En España se empieza a **retirar** de las gasolineras la **gasolina súper,** único que aún tiene **plomo**.
- Se comercializan los **primeros reguladores de velocidad.**
- **Atentado del 11 S:** extremistas islamistas estrellan aviones comerciales secuestrados contra las **Torres Gemelas,** en **Nueva York,** y contra el **Pentágono, en Washington.** El balance es de **2.700 muertos.** Se dice que tras este atentado, **cambia el mundo.**

- Pau **Gasol,** elegido tercero en el draft NBA.
- Estalla el escándalo **Gescartera.**
- Microsoft lanza el sistema **Windows XP.**
- **Apple** lanza el **iPod.**
- **Schumacher,** quinto título mundial de F-1.
- **Afganistán,** invadida por EE. UU. y sus aliados.

Por no llevar el cinturón…

Francisco Javier Urriticoechea, ex-portero internacional, muere en Barcelona, en accidente de tráfico. Lo más grave es que los expertos cree que podría haberse salvado de haber llevado el cinturón de seguridad.

Alberto J. CARRILLO

Los vehículos de los parques infantiles, fiel reflejo de la sociedad del momento.

LOS **PARQUES INFANTILES** DE TRÁFICO HAN FORMADO A CIENTOS DE MILES DE ESCOLARES

Conductores pequeños y seguros

La educación vial escolar surgió casi a la vez que la DGT. Apenas dos años después de la creación del Organismo, en colaboración con el Ministerio de Educación, se introducen las normas de tráfico en los libros de texto y se empiezan a realizar cursillos escolares sobre esta materia. No era una preocupación caprichosa: en 1961, casi la mitad de los peatones muertos (43%) eran niños menores de 15 años.

Juana SÁNCHEZ HERNÁNDEZ

Los Parques Infantiles de Tráfico nacen para apoyar la enseñanza teórica de las normas de tráfico. En 1961 se instala en Madrid, por primera vez, un recinto que simula las calles de una ciudad y donde los niños, *"por medio de pequeños automóviles, pueden ir aprendiendo normas de conducción"*. El éxito fue rotundo y animó a los responsables de la Jefatura Central de Tráfico a fijar itinerarios por distintas provincias, utilizando unidades móviles. Por ellas pasó incluso el Príncipe de Asturias, como un escolar más, de apenas 10 años. Ese sería el germen de los Campeonatos Nacionales de Parques Infantiles, de los que se han celebrado 44 ediciones a lo largo de otros tantos años, y que impulsaron a muchos niños a conocer las normas e intentar cumplirlas.

Por eso, muchos ayuntamientos, policías municipales y docentes se volcaron en este recurso educativo, alentando la construcción de parques fijos. En 1970, ya existían 46 de ellos en ciudades como León, Orense, Plasencia o Tarragona... Luego, se unirían otras como Elche, Motril o Alcobendas que, con el tiempo, harían bandera de esta actividad escolar. Actuamente, están funcionando más de 130.

Paralelamente, las unidades móviles de la DGT, cada vez en mayor número, cubrían amplias áreas geográficas donde no existían instalaciones fijas: en los años 90, pasaban cada año más de 100.000 niños.

CUATRO DÉCADAS. Desde los primeros años 60, muchos colegiales simularon ser conductores. Con una bicicleta o un kart, aprendían qué era un Stop o un paso para peatones y demostraban su habilidad con un 'juguete' que sólo tenían unos pocos.

Para canalizar este esfuerzo educativo, en 1965, se celebró el I Campeonato Nacional del Parques Infantiles de Tráfico en Madrid. Alzarse vencedor en este certamen fue entonces la meta para muchos niños, que dedicaban horas y horas 'extraescolares' para demostrar de lo que eran capaces, como si fueran auténticos pilotos .

En 1979, cuando el tráfico ya formaba parte de la vida cotidiana y los adolescentes querían conducir un vehículo 'motorizado', al Campeonato Nacional de Parques se unió el Concurso Nacional de Seguridad Vial en Ciclomotor, dirigido a estudiantes de 14 a 16 años, con una dinámica similar y del que se han llegado a celebrar 30 ediciones. Decenas de ciudades fueron escenario de ambos concursos, acaparando la atención allí donde se celebraron.

Con el tiempo, los retos educativos fueron adaptándose a las necesidades sociales, pasando del conocimiento de las normas a valores imprescindibles para la seguridad vial como responsabilidad, convivencia, respeto... Fruto de esos cambios, en 2009 no se han celebrado campeonatos nacionales de Parques Infantiles ni de Seguridad Vial en Ciclomotor. Seguramente, porque nuestros niños y adolescentes ya no necesitan una ciudad 'de mentira' para demostrar que saben comportarse con toda seguridad en el tráfico.◆

Campeones de Europa

Nuestros escolares también han demostrado sus habilidades más allá de nuestras fronteras. En 1963, se celebró la I Copa Escolar Internacional, bajo el patrocinio de la Prévention Routière Internationale y la Conferencia Europea de Ministros de Transporte, con sucesivas ediciones en años siguientes. Los ganadores de cada Campeonato Nacional de Parques representaron a nuestro país en este concurso internacional, que tuvo como escenario ciudades emblemáticas como París o Lisboa. Nuestros participantes fueron mejorando en el palmarés hasta conseguir la victoria en distintas ocasiones: en 1977, en Bruselas, o en 1979, en Madrid, donde resultaron campeones tanto en la XVII Copa Escolar Internacional como en el IV Concurso de la Juventud y Seguridad Vial.

Alberto J. CARRILLO

El príncipe Felipe pasó por una de las unidades móviles de tráfico.

En los 70 existían ya 46 parques infantiles de tráfico. Actualmente, están funcionando más de 130

2002

- España **prohíbe** por ley la venta de cualquier tipo de **gasolina con plomo.**
- Ford desarrolla un **capó activo** que se eleva en caso de atropello y protege al **peatón en caso de atropello.**
- Entra en vigor el **euro** y desaparecen las **pesetas.**

- La DGT continúa con la sustitución de la red de teleproceso para implantar nuevos servicios basados en Internet.
- La DGT organiza en Madrid el IX Congreso Mundial de la Prévention Routière Internationale.

Entra en vigor la **nueva Ley de Seguridad Vial.**

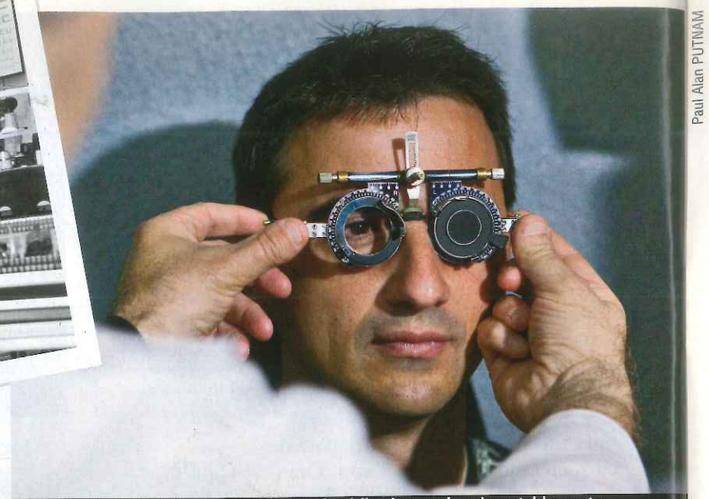
- Se acaba la **mili obligatoria.**
- El **Prestige** vierte 77.000 toneladas de **chapapote** en Galicia.
- **Operación Triunfo** causa furor en TVE y su ganadora, **Rosa,** participa y fracasa en Eurovisión.
- **Cela y Marsillach** fallecen.
- **Ibarretxe** presenta su plan en el Parlamento vasco y posteriormente en el Congreso, que lo rechaza.

En marzo se inaugura el Centro de Gestión de Tráfico del **Noroeste** (sexto en España de estas características) y los centros de gestión de **Valladolid y Albacete.**

- **"Los Otros",** de **Amenábar** triunfa en los Goya, con ocho estatuillas.
- **El Real Madrid** gana la **novena** Copa de Europa.
- **Crisis de Peregil** con Marruecos.

- **Terremoto en Turquía:** 44 muertes.
- **Lula da Silva,** presidente en **Brasil.**
- **Juan Pablo II** canoniza a **Escrivá de Balaguer,** fundador del Opus.
- **Un incendio,** que dura más de 15 días, calcina zonas cercanas a Sidney.

- España comienza a probar dispositivos para comprobar el consumo de drogas al volante (proyecto Rosita).
- Se plantea sustituir la 'pareja' de la Guardia Civil por patrullas unipersonales con sofisticados equipos.



Paul Alan PUTNAM

Las pruebas y los instrumentos de cotrol médico han mejorado notablemente.

LOS **RECONOCIMIENTOS MÉDICOS,** HOY MÁS EXIGENTES QUE NUNCA

Conductores bajo la lupa

El avance de la ciencia médica y los progresos en seguridad vial en el último medio siglo han hecho más rigurosa la labor de controlar la salud de los conductores, de la que hoy se encargan los centros de reconocimiento.

Carlos NICOLÁS FRAILE

Los reconocimientos médicos para conductores, tal y como los conocemos hoy, son relativamente recientes. Comenzaron en los años 80, cuando la ley estableció que debían realizarse en *"centros debidamente autorizados por las autoridades sanitarias para efectuarlos"*. Así nacieron los actuales centros de reconocimiento médico para conductores, encargados de realizar esta labor de prevención sanitaria fundamental para la seguridad al volante.

La historia de los certificados médicos comenzó a principios del siglo XX cuando por primera vez se plantea examinar la salud de los conductores con los primeros vehículos matriculados. En la década de los 30, décadas después, ya se exigían pruebas psicotécnicas para los permisos para conductores profesionales y para ese propósito se crearon los Institutos de Psicología Aplicada y Psicotecnia.

En cambio, la valoración del estado físico del resto de los conductores no requería de psicotécnicos, tan solo de un examen físico que se realizaba en la consulta de cualquier médico colegiado en la misma provincia donde se solicitaba el permiso. Tan solo había que acudir a la consulta con un certificado oficial del Colegio de Médicos, un impreso que en 1950 costaba 25 pesetas y desapareció en 1982 rondando las 2.000 pesetas.

Durante los años 60 las revisiones médicas se fueron poniendo al día conforme se modernizaba el Código de la Circulación y aumentaban las exigencias del tráfico. En 1969 se puso la base, con una ley que estableció que ciertas enfermedades eran causa de denegación de los permisos de conducción y la licencia de ciclomotor y deberían *"ser investigadas en el reconocimiento previo a la expedición del certificado de aptitud"*.

El gran salto se produjo en 1982. Un Real Decreto estableció que el certificado de aptitud para la obtención o revisión de cualquier permiso sería expedido por médicos colegiados en *"centros debidamente autorizados por las autoridades sanitarias competentes"*. Y también que sería expedido en un formulario específico, de forma que eliminó –y no sin polémica– la tasa que había que pagar por el impreso del Colegio de Médicos.

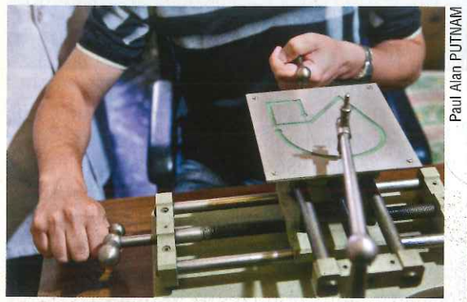
Los exámenes piscofísicos a los conductores han cambiado a mejor y son más rigurosos

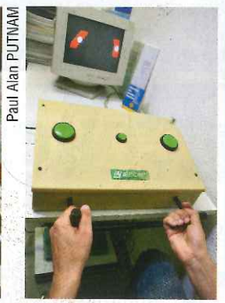
cotécnico pasó a ser obligatorio para todos los permisos –no solo los profesionales– y para las licencias de ciclomotor. Así, junto a las pruebas físicas de agudeza visual, auditiva y motricidad, los reconocimientos comenzaron a medir capacidades fundamentales para la conducción tales como la coordinación, los reflejos, la capacidad de reacción, la percepción del movimiento o la resistencia a la fatiga.

Desde entonces las aptitudes psicofísicas necesarias para se han revisado periódicamente cada tres o cuatro años. *"La normativa ha cambiado según avanzaba la ciencia. Actualmente se descubren casos que antes se escapaban y se pueden tomar medidas"*, explica el doctor Assaf, con 30 años de experiencia en el reconocimiento de conductores. *"Ahora se exige más rigor, hay más posibilidades de adaptación. Antes era todo muy sistemático"*, asegura Bonifacio Martínez, secretario general de la Asociación de Centros de Reconocimiento. ◆

ENFERMEDADES, DEFICIENCIAS. La ley determinó además las enfermedades y deficiencias que podían impedir la obtención de los permisos además de las condiciones que debían reunir los reconocimientos.

En sus inicios los centros debían estar dotados de un médico general, un oftalmólogo y de los medios precisos para efectuar los reconocimientos. Cuatro años después se ampliaron las condiciones y el psi-





Paul Alan PUTNAM

Del bisturí al láser

La evolución tecnológica ha transformado la ciencia médica y los medios para examinar la salud de los conductores. El desarrollo de especialidades médicas como la cardiología hace posible que conduzcan personas con malformaciones en el corazón que en otras épocas no sobrevivían; o la cirugía oftalmológica, que ha pasado del bisturí al láser y hoy permite que un miope con 12 dioptrías, antes 'sentenciado' a ir de pasajero, se pueda poner al volante. La evolución de la instrumentación en los exámenes médicos de conductores también ha sido radical. Ya en los años 30, los Centros de Psicología y Psicotecnia Aplicada utilizaban primitivos simuladores de conducción para examinar la habilidad de los conductores profesionales. Con los centros de reconocimiento, comenzaron a utilizarse equipos electrónicos para hacer pruebas de motricidad, agudeza visual o auditiva. A falta de una nueva 'puesta al día' completa de la instrumentación, algunos de los equipos ya están a la última. Por ejemplo, para hacer un electrocardiograma había que acudir a un centro médico y y hoy se pueden hacer por teléfono.

2003

Durante el dia 1 de julio no se registra ningún **accidente mortal.** Hacía 8 años que no ocurría, desde el 14-noviembre-95.

- Se realizan dos millones de controles preventivos de alcohol. De ellos, el 4,2% fueron positivos.
- Entran en servicio los centros locales de gestión de Tráfico de Polanco (Cantabria) y de Albacete, el Centro Territorial de Valladolid y las jefaturas locales de Vigo y Santiago.

- El concierto de los **Rolling Stones** en Madrid reúne a 50.000 personas.
- **Don Felipe** se compromete con Letizia Ortiz.
- Mueren 62 militares al estrellarse el avión en el que viajaban, **el Yak-42.**
- El Supremo condena por **estafa** a los **Albertos.**
- **Pascual Maragall y Esperanza Aguirre** son elegidos presidentes en sus respectivas Comunidades Autónomas.

Un litro de gasolina súper cuesta entre **0,798 y 0,807** euros. El de gasoil va de los **0,692 a los 0,699** euros.

- **El ABS** es obligatorio de serie en todos los vehículos europeos nuevos.

- **Fernando Alonso** gana en Hungría su primer gran premio en F-1.

- El **Columbia** se desintegra al regresar a la Tierra. Mueren 7 astronautas.
- **Aznar, Bush y Blair,** posan en Las Azores poco antes de declarar la guerra a Irak.

- **Beckham,** ficha por el Real Madrid.
- La DGT pone en marcha una campña de sensibilización y control del uso del móvil al volante.
- La DGT distribuye un folleto a 15 millones de hogares con las principales novedades de la reforma del nuevo Reglamento General de Circulación.

DEPORTES DEL MOTOR: ESPAÑA TIENE UN PALMARÉS ENVIDIABLE

De las románticas carreras de los años 60 a la espectacularidad de las actuales competiciones.

Años de campeones

En estas cinco décadas, son muchos los pilotos españoles que han conseguido el título de campeón del mundo en todas las variantes. Desde Ángel Nieto a Alex Crivillé o Sito Pons, sin olvidar a Carlos Sainz o los actuales Fernando Alonso, Dani Pedrosa o Jorge Lorenzo. Competimos muy bien sobre ruedas.

Mercedes LÓPEZ

En 1949 comenzaba el mundial de velocidad de motociclismo, pero hubo que esperar hasta 1969 para que un español, Ángel Nieto, consiguiera un campeonato del mundo. Y lo hizo con una Derbi (las famosas 'balas rojas') en 50 c.c. De esta forma comienza una historia plagada de triunfos para nuestros pilotos. Historia que tiene en Ángel Nieto su máximo representante con '12 victorias más una'. Los 70 y parte de los 80 son suyos. Sin olvidar a Ricardo Tormo, que consiguió su primer título en 1978. De 1986 a 1988 el rey es Jorge Martínez "Aspar". Es en ese 1988, cuando otro español, Sito Pons, logra subirse a los 250 c.c. y convertirse en campeón del mundo. Llega 1989, un año fantástico: Manuel Herreros (en 80 c.c.), Alex Crivillé (125 c.c.) y Sito Pons (en 250 c.c.) consiguen el título mundial en sus categorías.

Después de una década de sequía, en 1999 Emilio Alzamora, con Honda, consigue el mundial en 125 c.c. y, por fin, Alex Crivillé se convierte en el primer piloto español campeón de la categoría reina, los 500 c.c. Llega la última hornada, un Dani Pedrosa –casi niño– gana el título en 2004 en 125 c.c. Al año siguiente 'sube' a 250 c.c. y gana el mundial, dos años seguidos. 2006 se convierte en el año de Aprilia con dos títulos mundiales: Álvaro Bautista en 125 c.c. y Jorge Lorenzo en 250 c.c. En 2008, la gran noticia es la llegada a la máxima categoría –en la que Pedrosa llevaba ya un año– de Jorge Lorenzo. Y allí continúan.

En el camino nos hemos dejado muchos nombres importantes, desde Cardús a 'Sete' Gibernau, Carlos Checa, Héctor Barberá, Pablo Nieto, Tony Elías…

LA FÓRMULA 1. El 13 de mayo de 1950 se disputó en Silverstone (Gran Bretaña) el primer GP de Fórmula 1. Desde entonces, doce españoles, la mayoría desconocidos para el gran público, han accedido a la F-1.

Recordemos a Emilio de Villota (que partició en nueve carreras), Adrián Campos (en 1987 fichó por Minardi y terminó una carrera) y Luis Pérez Sala (también con Minardi, sólo corrió la temporada de 1988).

Llega 1999 y dos nombres: Pedro Martínez de la Rosa y Marc Gené se abren paso. Ambos, con algunas incursiones como pilotos oficiales de escuderías modestas, hoy son probadores de McLaren y Ferrari, respectivamente.

En 2002, la F-1 comienza a sonar en español cuando un joven asturiano, Fernando Alonso, es contratado como probador de Renault y, en 2005, consigue su primer campeonato mundial, título que repite la temporada 2006, tras una emocionante lucha con Michael Schumacher. Al siguiente año se marcha a McLaren y queda tercero en un campeonato para olvidar. Acaba de anunciarse que la próxima temporada, Adrián Campos estará al frente del primer equipo español de F-1: Campos Grand Prix.

LOS RALLIES. En los años 50 y 60 ya existían competiciones de rallies en Europa, que se celebraban en carreteras abiertas al tráfico, con pilotos amateurs que corrían con todo tipo de coches. En 1970 la FIA decidió organizar un campeonato de ámbito mundial. En 1987 Carlos Sainz se estrena en el mundial con un Ford Sierra. Tres años más tarde ganaba su primer campeonato del mundo y en 1992, el segundo. Su última participación fue en el Rally de Grecia, en 2005, tras una sucesión de abandonos debidos a accidentes e incidentes plagados de mala suerte.

En estos momentos, Dani Sordo es nuestro único representante a la búsqueda de un título. En el camino quedaron nombres como Salvador Cañellas, Salvador Serviá… ◆

Seguimos destacando en motociclismo y Fernando Alonso ha conseguido popularizar la F-1

Fernando Alonso

Luchando por volver a la gloria

A los 3 años corría su primera carrera de karting y con 22 años y 16 días se convirtió en el piloto más joven en ganar un Gran Premio de F1. En 2005, a los mandos de un Renault se coronó campeón del mundo y repitió al año siguiente. 2007 fue su 'annus horribilis' al fichar por McLaren. Como el hijo pródigo, volvió a Renault la temporada 2008. Desde entonces lucha por volver al podium.

Ángel Nieto

12+1 veces campeón del mundo

Empezó arreglando motos. A los 14 emigró a Barcelona donde entró como aprendiz en Bultaco y más tarde en Derbi, marca con la que participó, con 16 años, en el GP de España y terminó noveno. En 1969 conseguía su primer título mundial de 50 cc. Repitió hasta en doce ocasiones más: seis veces de 50 cc, y siete en 125 cc. Se retiró en 1987.

Carlos Sainz

Del mundial al Dakar

Ganó el campeonato del mundo de Rallies en 1990 y 1992 . Ha sido piloto oficial de Toyota, Lancia, Subaru, Ford y Citroën. Desde 2006 participa en el rallye Dakar con un Volkswagen "Touareg", prueba que este año tuvo que abandonar por un accidente cuando faltaban sólo tres etapas cuando iba líder. Su figura irá siempre unida a la de su copiloto Luis Moya, que le acompañó en 24 de sus 26 victorias en los mundiales.

2004

Se crea la **Comisión de Seguridad Vial** en el **Congreso** de los Diputados, que llegará a adquirir el rango de **permanente.**

● El ministro del Interior, **José Antonio Alonso,** anuncia la puesta en marcha del **Permiso por puntos.**

▸ La DGT aprueba que los conductores con permiso B y tres años de experiencia puedan conducir motos de menos de 125 c.c.

▸ Se abre la oficina Local de Santiago de Compostela.

● **Zaragoza** es designada sede de la **Expo de 2008.**

● **El príncipe Felipe** se casa con **Letizia Ortíz**

● Se inaugura en Barcelona el **Forum de las Culturas.**

● El **PSEO** gana las elecciones y José Luis Rodríguez **Zapatero** es nombrado presidente del Gobierno.

● **Atentados del 11 M en Madrid:** 191 personas muertas al explotar 13 mochilas-bomba en cuatro trenes que se dirigían a Atocha. La policía detiene a cuatro sospechosos y pocos días después siete terroristas se suicidan en un pico en **Leganés**.

● Se pone en marcha en España el **DNI electrónico.**

▸ La nueva web de la DGT permite descargar impresos oficiales.

▸ Córdoba, Oviedo y Gijón comienzan a expedir permisos de conducción en tarjeta de plástico.

▸ El casco es obligatorio para ciclistas en carretera.

Se crea el **Observatorio de Seguridad Vial de la DGT.**

● **Schumacher** gana su séptimo y último título en F-1.

● **Nintendo** saca a la venta la DS.

● **Terremoto en el Índico:** mueren 200.000 personas y miles desaparecen.

● Matel anuncia la 'ruptura' de **Ken y Barbie.**

ANDRÉS MÁS, PADRE E HIJO: CUANDO LA **PASIÓN** POR EL MUNDO DEL MOTOR SE HEREDA

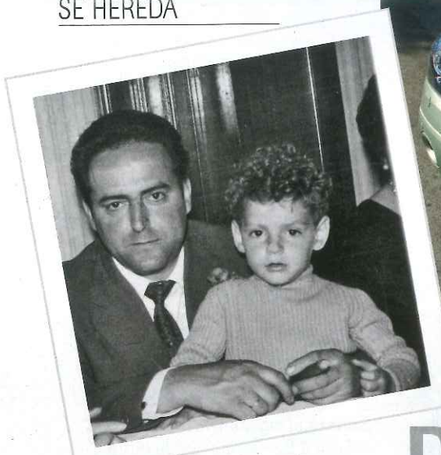


Foto Paul Alan Putnam

Andrés Más, dos conductores, dos coches, dos generaciones.

Dos vidas sobre ruedas

Se llaman Andrés y se apellidan Más. La densidad de su sangre se mide en octanos. Son padre e hijo. El primero ha sido el jefe de pista del Circuito del Jarama, ha participado en carreras de motos y conducido *"miles y miles de kilómetros"*. El hijo aprendió a conducir en el circuito. Ha probado cientos de coches. Hoy, es periodista del motor.

Mercedes LÓPEZ.

Dos conductores. Dos generaciones. La historia de estos cincuenta años del mundo del motor ha pasado por sus manos. Cincuenta años de cambios. ¡Y qué cambios! El salto es tan grande –dice el padre– y divertido, recuerda, que tuvo un "Biscuter" *"que había que arrancar primero y luego salir corriendo y meterte en marcha"*. *"Hoy circulas a 120 km/h y parece que vas a 80. Los coches están tan insonorizados, son superestables, por no hablar de los elementos y sistemas de seguridad que tienen"*, comenta Andrés hijo, y rememora los viajes familiares a Alicante en verano con el 'cuatro latas' que siempre hacían de noche, *"porque de aire acondicionado, ni hablar"*, y como su padre, cuando paraban en la gasolinera, les metía prisa... *"Claro* –le corta–, *es que hay que hablar de las carreteras. Es decir, del día y la noche. Hoy las autovías, dos carriles en un sentido, dos en otro. Antes con lo que costaba adelantar a un camión. ¡Como para dejar que nos volviera a pasar!"* Pero solo había prisas por ese motivo, aclara. *"No mirabas el tiempo que tardabas. Subías al coche, parabas en el camino, tomabas algo. Pero sin mirar el reloj. No como ahora, que todo el mundo tiene mucha prisa"*.

Representan dos generaciones de conductores que han vivido los cambios de estos 50 años

PONER LOS CINCO SENTIDOS. Y eso que si les preguntas por la velocidad, lo tienen claro. La aman. *"Pero en las carreteras, cumpliendo las normas* –afirma el padre–. *Siempre he tenido mucho cuidado, los adelantamientos, la señalización... Los accidentes vienen de eso. De que la gente se lo salta a la torera"*. Y de las distracciones, añade Andrés hijo. Para él son la clave: *"La gente conduce porque tiene que desplazarse de un sitio a otro, pero no tiene conciencia de que conducir es poner los cinco sentidos. No despistarse ni un segundo. Por eso, no hablar por el móvil, no girar la cabeza..."* incluso, afirma ser partidario de que no se fume en el coche; y, muy contundente, señala la necesidad de mejorar la formación de los conductores: *"Sé que es complicado, pero se debería ser más exigente en los exámenes"*. A ambos les preocupa que al día siguiente, el recién aprobado, se pueda poner al volante de cualquier coche. *"Y hay poco sentido común"* apunta el padre, quien señala que no entiende cómo ahora, *"a un chaval se le compra de entrada un coche de 200 caballos"*.

TERCERA GENERACIÓN. Y otro tema importante: el alcohol al volante. *"La gente no bebía tanto. No estaba de moda"*, dice convencido el padre. El hijo piensa que también se bebía, aunque sí considera que hoy es más fácil el acceso al alcohol y a una edad más temprana; y señala lo difícil que es convencer, en muchos casos, a los conductores *"de que si beben no controlan"*.

También, comentan el papel de la Guardia Civil de Tráfico en las carreteras. Antes te paraban, te pedían los papeles, te preguntaban dónde ibas –cuenta Andrés padre–, *"con respeto, porque yo les respetaba. Ahora, si había que discutir y hablar, hablábamos. Pero* –gesto de resignación– *siempre ganaban ellos"*. El hijo reconoce *"que ahora cuando te paran es por algo y no suelo decir ni 'mu'"*. Incluso comenta que en una ocasión fue tan respetuoso que los agentes no le llegaron a sancionar.

Por último, una pregunta para el padre: ¿Qué tal conduce Andrés? *"Muy bien. Mejor que yo"*. Y corrige el hijo: *"No, él ha conducido muy bien"*. Y la silueta del nieto –por supuesto, también Andrés–, se desliza en la conversación. *"Me he dado cuenta que hace lo que yo hacía. Veo como se fija, sus comentarios..."* ¿La tercera generación? ◆

Biografías con muchos kilómetros

Andrés padre empezó yendo al circuito del Jarama como hobby y llegó a jefe de pista. Participó en carreras de moto, ganó 14 copas y, hasta hace dos meses, –tiene 82 años– era el 'boss' del Jarama. Incluso una de sus calles lleva su nombre. Con 15 años cogía los coches que llegaban al negocio de su padre –una tienda de alfombrillas, felpudos... para coches– y los movía de un lado a otro. Después llegó el Circuito del Jarama. Y se instaló en su vida. *"Era su casa. Estaba por delante de su familia"*, comenta Andrés hijo. *"Me he tragado todas las carreras del Jarama desde los 5 ó 6 años de la mano de mi padre. Los fines de semana, mi madre, mi hermana y yo, desde las 6 de la mañana, detrás de la valla. Viendo las carreras y a él"*. Con 15 años cuenta que también él conducía, *"pero solo en el circuito"* subraya. A los 19 años daba clases en la escuela de conducción de Antonio Zanini. Hace 26 años le llamaron de Motor 16. Hoy es subdirector. Por cierto, tiene 50 años.

"Siempre hay que cumplir las normas" (Andrés padre)

"Si bebes, no controlas" (Andrés hijo)

2005

Entra en vigor el , **Protocolo de Kyoto,** convenio universal para reducción de emisiones de gases **causantes de efecto invernadero**

- Comienza la instalación de radares fijos en tramos peligrosos.
- Ya son 256 los coches camuflados que tiene la ATGC para detectar y denunciar infracciones en movimiento.
- Por primera vez, la Memoria de la Fiscalía General del Estado aborda los delitos de tráfico.

- Nace la primera hija de los Príncipes de Asturias, **Leonor de Borbón.**

- Se aprueba la Ley 17/2005 que regula el **Permiso por Puntos** y se modifica la Ley de Seguridad Vial y el Reglamento de Conductores.

- **Fernando Alonso,** se proclama campeón del mundo de F-1. Es el primer español que lo consigue.

- Ante la mayor nevada de las dos últimas décadas **Madrid se colapsa.**
- **Mueren** calcinadas **11 personas** mientras trabajan en la extinción de un **incendio forestal** en Riba de Saelices (Guadalajara) el cual arrasa 12.000 hectáreas.

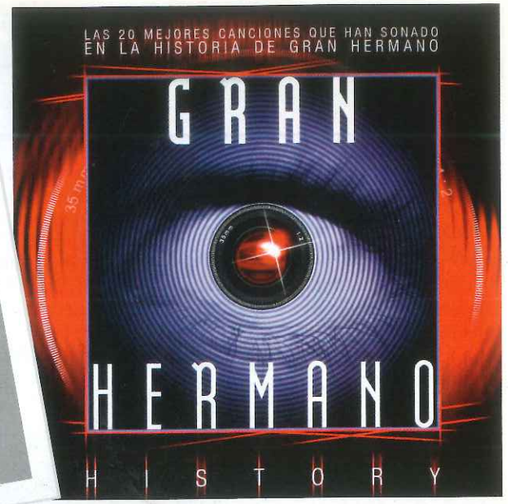
- Se aprueba la Ley 28/2005 , la llamada **Ley Antitabaco.**

- El 7 de julio **atentado terrorista en Londres,** 56 muertos y 700 heridos.
- **El huracán Katrina** arrasa la zona de Nueva Orleans (EEUU), causando más de 1.000 muertos.

- Muere el Papa **Juan Pablo II.** Joseph Ratzinger es elegido Papa con el nombre de **Benedicto XVI.**

Vehículos matriculados

- Turismos: 1.676.707.
- Motocicletas: 220.424.
- Camiones y furgonetas: 391.295.
- Autobuses: 4.175
- Otros: 26.989.
- TOTAL: 2.319.590



COMUNICACIÓN: DEL UHF A LA TDT

Mucha televisión, muchos libros

En sus inicios, la televisión en España fue un electrodoméstico de lujo. Unos pocos privilegiados pudieron asistir al nacimiento de sus emisiones regulares en 1956, aunque no logró difundirse más allá del ámbito de Madrid hasta febrero de 1959, precisamente con un partido de fútbol Real Madrid F. C. Barcelona. Luego vinieron las autonómicas y las privadas.

Gorka ZUMETA

En 1964, TVE inauguraba sus nuevos estudios de Prado del Rey, que acababan con la precariedad técnica de los comienzos. Un año más tarde, nacía el segundo canal, entonces el UHF, hoy La 2. La televisión en España se miraba en el espejo de la radio y nacían sus programas de éxito, que dejaron vacías las calles: "Gran Parada", con Pepe Iglesias, "El Zorro", al principio y Tony Leblanc al final. También destacó en esta primera fase "Salto a la Fama" (el antecedente

de "Operación Triunfo"). De los concursos hay que citar al menos dos: "Un millón para el mejor", con el inagotable Joaquín Prat y, en los primeros 70, el incombustible "Un, dos, tres, responda otra vez", de Chicho Ibañez Serrador.

En los primeros 60, junto con la televisión llegaron nombres de grandes profesionales como los de Jesús Álvarez, Matías Prats y David Cubedo. Una jovencísima Laura Valenzuela comenzaba su andadura, al igual que el primer 'hombre del tiempo' de la historia de la televisión en España, Mariano Medina. Los españoles que nacieron en la década de los 60 todavía recuerdan con cariño que se iban a la cama con la Familia Telerín. Les han sucedido hoy Los Lunnis.

La TVE de la Transición aportó otras páginas inolvidables de historia: "Heidi", "El Circo de TVE', "Curro Jiménez", "Cañas y Barro", "La Casa de la Pradera", "Los gozos y las sombras", pero ninguna de ellas marcó tanto como la muerte del popular Chanquete en la serie juvenil "Verano Azul", de Antonio Mercero.

Y tras el impacto del 23-F (1981), que los españoles pudimos ver casi en directo, TVE se hizo un 'lifting': potenció la información, con rostros como los de Jesús Hermida, Paco Lobatón, Mercedes Milá, Manuel Campo Vidal, Concha García Campoy, Ángeles Caso o Rosa María Mateo, en el mítico "Informe Semanal"; continuó liderando en solitario cotas millonarias de audiencia con series como "El Lute" o "Anillos de oro" y vivió intensamente dos grandes acontecimientos internacionales: el Mundial de Fútbol de Barcelona y la Expo de Sevilla, ambos en 1982.

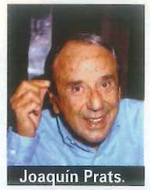
Pero TVE dejó de reinar en solitario en los televisores españoles. Primero llegaron las autonómicas, con la vasca Euskal Telebista rompiendo el fuego (1982), seguida de la catalana TV3 (1984) y la gallega TVGa (1985). Y a finales de los ochenta, llegaron las privadas: Antena 3 (1989), Tele 5 (1990) y Canal + (1990), de pago. El último paso, la televisión digital terretre, la TDT.

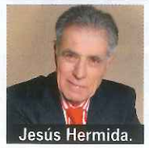
Se impone la variedad y la pluralidad. Antena 3 fue la cadena que emitió el primer cara a cara entre dos candidatos a Presidente del Gobierno, Felipe González y José María Aznar (1993). Luego repitió la experiencia Tele 5. El último paso, la televisión digital terrestre, la TDT

Las privadas apostaron también por series de producción propia, como "Farmacia de guardia", "Médico de familia", "Periodistas", "Al salir de clase" o "Siete Vidas". E introdujeron diferentes formatos de 'reality show', sucedáneos del original "Gran Hermano". La última década en la historia de la televisión la marca la guerra de las audiencias. Las diferentes cadenas aspiran a liderar el mercado y adaptan su oferta a la demanda popular, lo que no siempre garantiza la calidad de la parrilla. Como excepciones, debemos citar la premiada "Cuéntame" (TVE) o la ya desaparecida "Los Serrano" (Tele 5). ◆

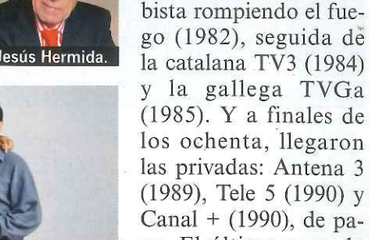
50 1959/2009

De la TV en blanco y negro a la televisión digital. Del familiar concurso 1,2,3 a los reality shows

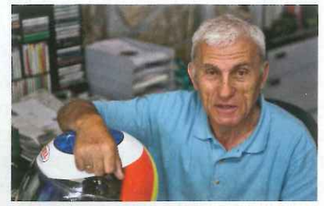

Joaquín Prats.


Jesús Hermida.

La serie Médico de Familia tuvo millones de espectadores.



Chanquete y la pandilla de "Verano Azul".



"La segunda oportunidad", de Paco Costas (TVE)

"El hombre es el único animal que tropieza dos veces en la misma piedra. De todas formas, qué bueno sería contar en ocasiones con una segunda oportunidad". Lo decía la voz en off, mientras en pantalla se veía un Daimler impactando a 148 km/h contra una piedra de 16 toneladas colocada en mitad de la carretera y la moviola retrocedía el choque hasta hacer desaparecer sus efectos. Así comenzaba "La Segunda Oportunidad". Paco Costas fue el artífice del mejor programa producido por TVE sobre seguridad vial, todo un ejemplo que todavía se recuerda desde que se puso en marcha a finales de los años 70. Costas nunca quiso asustar al espectador, sólo informarle y entretenerle. El 25 de noviembre de 2003, la DGT concedió a Paco Costas su Medalla de Oro por su labor divulgativa en defensa de la Seguridad Vial.

2006

Se crea la figura del **Fiscal especializado en delitos contra la seguridad vial.** Es nombrado Bartolomé Vargas.

La antigüedad máxima de los autocares dedicados al transporte escolar es de 10 años.

Se modifica el Reglamento de Circulación.

Se hace obligatorio la instalación de tacógrafos digitales.

La selección española de baloncesto gana el Mundial.

El 1 de julio se pone **en marcha el Permiso por Puntos.** El año se cierra con **467 muertos menos.** La revista Tráfico y Seguridad Vial realiza un cuadernillo especial con toda la información para los conductores.

TVE cumple 50 años.

ETA pone una bomba en el aeropuerto de Barajas. Dos muertos y 19 heridos.

Muere **Rocío Durcal.**

Accidente en el **metro de Valencia,** mueren 43 personas .

La Unión Astronómica Internacional excluye a **Plutón como planeta.**

Lexus incorpora un sensor que **activa el reposacabezas** en caso de colisión trasera.

Sólo el 14% de los **organos para trasplante** provienen de los accidentes de tráfico.

Muere la primera víctima de gripe aviar en Turquía.

El 7 veces campeón de F-1, **M. Schumacher** se retira.

Muere el rey del soul **James Brown.**

La DGT recibe el **Premio Ondas** de publicidad en radio.

Coches para Marte y carritos inteligentes.

tante, sin riesgos.

Los vehículos 'frenarán' solos cuando suframos algún descuido y los habitáculos serán mucho más seguros, y muy ligeros y reciclables 100 x 100. Determinadas infracciones que cometamos, como las de velocidad o saltarse señales, serán captadas por los sensores de las carreteras y se avisará al instante al infractor de su falta y de la cuantía de la misma. Se la cobrarán al momento en su banco. Las alegaciones se harán a través del móvil. Habrá muy pocos accidentes.

Son algunos de los cambios que tendremos. Habrá más. En los hospitales, muchas operaciones las harán robots, de forma menos invasiba, sin riesgos... Habrá sangre artificial para situaciones extremas, y la obesidad, la diabetes o el cáncer serán historia. Habrá medicinas que acabarán con la timidez, nos apartarán de las adicciones...

También habrá robots caseros que harán las tareas más habituales y engorrosas, como limpiar el suelo, recoger la ropa sucia y meterla en la lavadora, fregar los baños o cuidar la tarima. Las mujeres tendrán más puestos de responsabilidad que los hombres. Los frigoríficos detecterán qué alimentos están a punto de caducar y avisarán de los productos que empiezan a escasear: yogures, cervezas... Cuando vayan a agotarse, el propio figorífico hará el pedido a la tienda habitual para el envío a casa. Los carritos inteligentes evitarán las cajas. Un sistema leerá al instante qué hemos comprado y nos pasará la factura al banco.

Los alimentos llevarán 'chip' que avisarán a los consumidores de si pueden o no comerlos por sus 'riesgos': grasas, sal, etc.

Conviviremos con varios tipos de alimentos: los tradicionales de la huerta, para comercio local y evitar costes económicos y ecológicos, y los transgénicos, controlados por comités científicos independientes. Los móviles serán diez veces más pequeños. Internet será universal y actuará junto a la televisión: en paredes y espejos tendremos posibilidades de ver y hablar con nuestros interlocutores, enseñarles cosas, ver los programas deseados cuando nos apetezca.

Las viviendas tendrán LEDS como luces y se encenderán y apagarán en función de las necesidades reales, de la luz externa... No habrá aire acondicionado ni calefacción. Serán paredes 'frías' y 'calientes' que se activarán con la temperatura externa. Todas las puertas se abrirán con sistemas de seguridad basado en el iris de los ojos, el mismo que utilizarán los bancos para sacar dinero de los cajeros, para entrar en ellos. Los 'gestores virtuales' nos tramitarán ingresos, pagos, inversiones..

Un mundo digital que llegará a

los periódicos. Recibiremos información de lo que más nos interesa cada vez que haya novedades: en bolsa, deportes...

La publicidad será a la carta: recibiremos en el móvil y el ordenador ofertas de las marcas que nos gustan, de nuestras marcas. Podremos comprar 'on line': en la tienda tendrán nuestras medidas...

Trenes y aviones, conducidos por un ordenador, duplicarán su velocidad. Habrá viajes espaciales a precios más o menos asequibles. ◆

Habrá frigoríficos que harán la compra y fármacos contra la timidez...

2009

- Se aprueba el **Plan 2000E** de ayudas a la compra de coches.
- Se reforma el **Procedimiento sancionador.**
- Igual que en 1959, **el FC Barcelona** gana Liga y Copa y añade la Liga de Campeones. Triplete.

- **Penélope Cruz** consigue el Oscar.

- Alfredo Pérez Rubalcaba prevé que el año acabará con 2.000 muertos menos.

Sanciones:

- Pueden ser notificadas por correo electrónico SMS.

- **Barack Obama** se convierte en el 44 presidente de EE.UU.
- El centro de Italia sufre **un terremoto.** Casi 300 muertos.
- Un avión de Air France **desaparece en el Océano Atlántico.**
- **La OMS** declara que la gripe porcina es una pandemia.

CASI 4.000 PERSONAS SE HAN ADHERIDO AL SERVICIO DE AVISO DE PUBLICACIÓN DE LA REVISTA

Cómo apuntarse a "Tráfico" digital

Casi 4.000 personas se han apuntado ya al servicio que ofrece "Tráfico y Seguridad Vial" para avisarles por correo electrónico de la salida de la revista, aviso que incluye una relación de los contenidos de la versión impresa, resúmenes de los reportajes publicados y enlaces a la versión Internet en formato PDF. Estas personas, y las que sigan apuntándose en nuestra web (www.dgt.es/revista) dentro del apartado Suscripciones, seguirán recibiendo puntualmente esta información cada vez que "Tráfico y Seguridad Vial" sea publicada y colgada en la web.

PASOS PARA APUNTARSE:

❶ Abra la web de "Tráfico y Seguridad Vial" y haga click en el apartado "Suscripciones", en la parte superior, o en el 'banner' de la derecha ("Si quiere que le enviemos un e-mail con los contenidos de cada nueva revista").

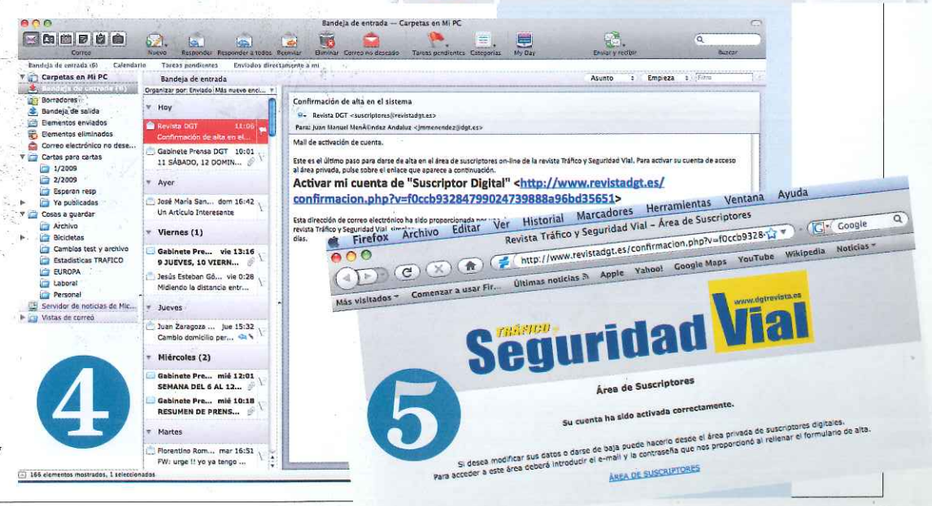
❷ Se abrirá una ventana con un formulario. Rellénelo. Los datos para uso estadístico (voluntarios) son para conocer el perfil de los lectores y, en un futuro, ajustar los contenidos a sus intereses y necesidades.

❸ Al finalizar, pulse el botón "Enviar" y aparecerá un mensaje informándole de que el envío se ha realizado correctamente (o de que falta por rellenar algún dato obligatorio) y de que en breve recibirá un correo electrónico para activar su cuenta.

❹ En minutos, recibirá un correo electrónico con una dirección que debe visitar (basta con hacer click sobre ella) para activar el servicio.

❺ Al activarlo, aparece un mensaje de confirmación ("Su cuenta ha sido activada correctamente") y, a la vez, la posibilidad de darse de baja o rectificar sus datos (cambiar el correo electrónico de recepción, por ejemplo).

Una vez hecho esto, cada vez que "Tráfico y Seguridad Vial" se publique, recibirá un e-mail, con la portada, los titulares y enlaces para acceder a todos los reportajes. ◆



50 AÑOS
LO CAMBIAN
TODO,
MENOS
LA SEGURIDAD
QUE QUEREMOS
PARA TI.
VELOCIDAD
CONTROLADA
POR RADAR
50
1959/2009
Haciendo seguridad contigo.
GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DEL INTERIOR
DGT

Este suplemento corresponde a la revista Tráfico y Seguridad Vial nº 197 de Julio-agosto de 2009

2009

verano

Tráfico y Seguridad Vial

Ida... y vuelta

LA PUESTA A PUNTO DEL COCHE ● CÓMO PREPARARSE PARA EL VIAJE MÁS LARGO ● TRUCOS PARA VIAJAR SIN CONTRATIEMPOS ● CONDUCIR EN TIEMPOS DE CRISIS ● VIAJAR CON NIÑOS ● MAPA DE PUNTOS CONFLICTIVOS Y ZONAS DE OBRAS ● LOS OTROS GRANDES DESPLAZAMIENTOS ● RADIOGRAFÍA DE LOS ACCIDENTES

La revisión de los puntos clave

El coche, a punto

El viaje de vacaciones es la prueba más dura para la mayoría de los coches: muchos kilómetros, temperaturas extremas, cargados hasta los topes… Evitar que el vehículo no le dé problemas mecánicos, incluso de seguridad, es relativamente fácil: revisando sus elementos más principales.

Dirección

Los síntomas de que algo puede ir mal son las holguras, los ruidos, la dureza anormal al girar, vibraciones, desgaste irregular de los neumáticos… Atención.

¿POR QUÉ? El sistema de dirección es el que permite llevar al vehículo en la dirección correcta.

¿QUÉ REVISAR? Cuidado, póngase en manos profesionales.

Frenos

Si escucha ruidos o chirridos al frenar o si se alarga la distancia habitual, preocúpese.

¿POR QUÉ? Son fundamentales para detener el vehículo y más en situaciones de emergencia. Suelen ser la segunda causa de los accidentes por avería mecánica.

¿QUÉ REVISAR? El estado de las pastillas y zapatas, discos y nivel del líquido.

Neumáticos

Si observa una presión baja, cortes, que están cuarteados, que el dibujo está muy desgastado o deteriorado de forma irregular… mucho cuidado.

¿POR QUÉ? Son la primera causa en los accidentes por fallo mecánico, pero su desgaste es poco perceptible en el día a día. Su duración oscila entre 30.000 y 50.000 kilómetros (o 5 años).

¿QUÉ REVISAR? La presión en frío indicada por el fabricante y la profundidad mínima legal de sus surcos (1,6 mm).

Batería

Si ha tenido algún problema al arrancar el coche, ve los bornes sulfatados… no le sobrará que se lo vea un profesional.

¿POR QUÉ? Se encarga de 'dar vida' a todos los aparatos eléctricos del vehículo y podría dejarle 'tirado' en el momento más inoportuno.

¿QUÉ REVISAR? Nivel de líquido en los vasos, el sulfatado en bornes, carga...

Luces y faros

Si comprueba que el haz de luz es más corto de lo habitual, no se ilumina una parte de la calzada o falla alguna lámpara… conviene revisar este elemento de seguridad.

¿POR QUÉ? No sólo para ver bien durante los viajes nocturnos, sino para ser vistos, incluso de día, y para indicar a los demás conductores nuestras maniobras.

¿QUÉ REVISAR? Funcionamiento de todas las lámparas, altura del haz de luz y limpieza de los faros.

Amortiguadores

Si ve que está aumentando la distancia de frenado, si escucha ruidos, provoca deslumbramientos a otros conductores, pérdida de adherencia en curva… hay que pasar por el taller especializado

¿POR QUÉ? Es un elemento fundamental en la estabilidad –y no sólo en el confort – del vehículo. Su vida útil ronda los 70.000 kilómetros, pero su deterioro es progresivo y no siempre se percibe.

Niveles, cables, correas...

¿POR QUÉ? Estos elementos del coche son esenciales para determinados sistemas, tan importantes como la refrigeración, frenos y el propio funcionamiento del motor. ...

Equipaje: abróchelo

Diferentes estudios demuestran que las maletas y bultos en general que llevamos en el maletero pueden ser peligrosos en caso de colisión. Un golpe a 70 km/h, supone que un equipaje de 90 kilogramos "empuja" el asiento trasero con una fuerza equivalente a unos 485 kilos. Es decir, se multiplica el peso por 50. Si tenemos en cuenta que hay coches cuyos separadores entre maletero y plazas traseras no soportan ni mucho menos esta presión, conviene colocar los objetos más pesados en la parte baja del maletero y amarrarlos a los anclajes que tienen ya muchos coches. Incluso comprar las redes que tienen algunas marcas para envolver los paquetes puede ser una buena solución.

¿QUÉ REVISAR? Nivel de líquidos de frenos, aceite, del limpiaparabrisas, estado de las correas y tensión, en especial de la de distribución, y del cableado eléctrico, filtros del aire, del motor, de polen…

Lunas y limpiaparabrisas

Los síntomas de que algo puede fallar son las escobillas cuarteadas o que, cuando los utiliza, dejan marcas en el cristal…

¿POR QUÉ? Un cristal sucio o un limpiaparabrisas deteriorado o que deje marcas disminuye la visibilidad y no sólo en caso de lluvia...

¿QUÉ REVISAR? Estado de las escobillas y de las lunas y el nivel del líquido de agua.

Carburación

Si ha notado que el consumo de combustible de su coche ha aumentado, si percibe 'tirones' durante la marcha o en el arranque… ¡ojito !

¿QUÉ REVISAR? Pues seguramente es necesario, y ahorrará dinero, poner a punto del sistema de inyección/carburación.

Una buena puesta a punto reduce las posibilidades de sufrir algún percance, incluso un accidente

Aire acondicionado: confort y seguridad

¿Enfría poco su sistema de aire? ¿Oye ruidos al conectarlo? Lleva mucho años sin revisarlo ? Pues es mejor no tentar la suerte y quedarse sin aire en plenas vacaciones...

Además de aportar confort, una temperatura agradable ayuda a disminuir la fatiga y, por ello, mejorar la seguridad. No baje excesivamente la temperatura y procure que todos los ocupantes del coche lleven una ropa similar para evitar que unos pidan bajar mucho la temperatura... y, otros, subirla porque se quedan fríos... 22-23 grados es un buena temperatura interior para el coche.

Ojo que en coches de poca motorización, la puesta en marcha del aire acondicionado resta mucha potencia al coche, sobre todo en el arranque. Calcule esta pérdida de potencia, más si lleva el coche cargado. Puede notarlo peligrosamente en alguna maniobra...

¿Qué revisar entonces ahora? La carga de gas (más o menos necesita recargarse cada 2 años) y temperatura de salida.

Las averías habituales

Una buena forma de evitar percances es tener el coche a punto antes de salir de viaje. Las estadísticas de los servicios de asistencia en carretera son tozudas: todos los veranos hay una serie de circunstancias que causan la mayor parte de los "incidentes". Según datos del RACC, los problemas de batería causan alrededor del 40% de las asistencias, seguidos de los problemas del motor y transmisión, los pinchazos, el sistema de arranque y, a nivel muy inferior, un "descuido" que puede parecer incomprensible: la falta de gasolina.

Por tipos de vehículos, los berlinas de gama media/alta y alta son los que sufren más averías y los que menos, los todo terrenos y los monovolúmenes.

En cuanto al origen, los coches alemanes, franceses y españoles son los que plantean menos problemas. Los que más, los coreanos, suecos y americanos.

Planificar el viaje, vital para evitar sustos

Todo preparado

Planificar el viaje de vacaciones con cierta antelación es una magnífica idea que puede, por ejemplo, permitirle variar su recorrido para evitar los puntos donde se esperan retenciones, buscar la mejor hora para salir, no olvidar algún objeto importante o llevar mucho equipaje de forma innecesaria.

Taller. Si aún no lo ha hecho, reserve fecha en el taller para hacer una revisión completa a los principales elementos de seguridad.

Planificar el viaje. Aunque ahora muchos conductores poseen navegadores que les ayudan durante la ruta, no está de más consultar previamente un mapa o una

web de las que planifican rutas de viaje, como la de la DGT (www.dgt.es). Prevea lugares de descanso para posibles paradas, dónde podrá reponer gasolina, los puntos a evitar, un lugar donde comer o una excursión que no se puede perder…

¿A qué hora salgo? En este mismo suplemento le informamos de cuáles son los días y horas en los que se esperan mayores retenciones. Evite esas horas y días, si es posible, y encontrará las carreteras menos saturadas de vehículos.

Lista. Para evitar olvidarse de alguna cosa, puede ser útil confeccionar una lista con todo lo que debe preparar: los papeles necesarios para el coche o el apartamento, las gafas de sol, las medicinas habituales…

Teléfonos de emergencia. También interesa grabar en la memoria del móvil los teléfonos que se puedan necesitar en caso de emergencia: el 112, el de la DGT (900 123 505), el de la compañía de seguros…

Repase el equipaje. Piense si va a necesitar todo lo que ha metido en las maletas y saque lo superfluo: el coche, al llevar menos peso, gastará menos, contaminará menos y quizás sea más fácil acoplar el equipaje en el maletero.

Ropa cómoda Los viajes hasta el lugar de veraneo son, en muchas ocasiones, largos y calurosos. Por ello conviene vestir ropa cómoda, especialmente el conductor: prendas amplias, de material transpirable, que no opriman. El calzado también es importante: que se ajuste bien, sin apretar, y que no se salga. Evite chanclas y sandalias: en algunos casos se enganchan, se salen o se resbalan en el peor momento de la conducción. Pueden ser muy peligrosas.

Ojo con las gafas

Ya no es obligatorio llevar gafas de repuesto, ni lentillas, pero si las necesita, no es una mala práctica llevar un posible recambio que nos saque de un apuro. ¿Quién no ha sufrido un percance en el momento más inoportuno? En vacaciones, un fin de semana, cuando todas las ópticas están cerradas…¿podría conducir sin gafas?

0tro apartado importante: las gafas de sol. Hay momentos en los que la intensidad de luz nos impide ver bien y es importante protegerse, sobre todo si va a conducir. Ojo si las lleva y entra en un túnel: perderá mucha visibilidad por muy bien que esté iluminado.

Descanse. La noche anterior al viaje duerma lo suficiente. La conducción exige toda la concentración que podamos prestar y el cansancio resta reflejos.

Prevea alternativas. El viaje puede hacerse largo a los pasajeros, en especial si se trata de niños. Piense qué cosas pueden entretenerles durante el recorrido: qué música les gusta, algún juguete, un DVD portátil con películas, algún juego de mesa magnético… O, simplemente, algún refresco para aliviarles el calor.

Planificar el viaje, llevar pensadas alternativas, anotar los teléfonos de emergencia, usar ropa cómoda pueden ayudarnos en un viaje largo

Papeles para llevar (obligatorios… y fotocopias)

Permiso o Licencia de Conducción, Permiso de Circulación del Vehículo, Tarjeta de Características Técnicas, Póliza y recibo del Seguro Obligatorio (recomendable, no obligatorio) y pegatina e informe de la última ITV superada (si su vehículo está ya obligado a ello) son los 'papeles' que todo conductor debe llevar en su vehículo. No obstante, en España puede llevar fotocopias compulsadas o, en la mayoría de los casos, incluso plastificar los documentos.

DELITO. Desde el 1 de mayo, conducir sin haber obtenido el Permiso es un delito tipificado en el Código Penal; hacerlo habiéndolo olvidado en casa conlleva una multa de 10 euros.

Y para ir al extranjero…

Si va a viajar fuera de España, compruebe que lleva Permiso de Conducir y DNI (ambos en vigor). Si es fuera de la Unión Europea, solicite en su jefatura provincial un Permiso de Conducir Internacional –válido por un año–.

El vehículo también debe ir documentado (no valen fotocopias) con Permiso de Circulación, Ficha de Características Técnicas (con la ITV actualizada, si fuera necesario) y el recibo del seguro obligatorio. Y fuera de la UE, con Carta Verde.

Además, para circular por el extranjero, el vehículo debe llevar un adhesivo con el país de origen en la parte posterior (pegatina oval, de color blanco y una E de color negro). Si viaja por la UE, bastan las matrículas que incorporan la banda azul, estrellas y la letra E, pero fuera de la UE, independientemente de la matrícula, es obligatoria la pegatina.

Ayuda al volante

Navegadores: sí, pero ojo

Los navegadores – que se continúan vendiendo muy bien - y que ya vienen de serie en muchos coches nuevos, pueden ser muy útiles en viajes como los que hacemos en este período de vacaciones. Pero ojo, que también tienen sus riesgos...

Este pequeño aparato –que determina la posición del coche mediante satélites sobre un mapa digital– nos 'guía' en las carreteras desconocidas y va avisando de qué desvío debemos tomar, de rutas alterativas, de cómo llegar hasta el hotel o el apartamento alquilado, la gasolinera más próxima, la playa que buscamos… Y, claro está, todo eso se traduce en cierta seguridad, en una conducción más tranquila y evita maniobras bruscas por una salida vista a última hora…

Pero también, mal utilizado, tiene sus peligros. Poner demasiada atención a la pantalla, distrayéndola del tráfico, o tratar de reprogramar la ruta en marcha, retirando la mirada de la carretera por un tiempo, siempre demasiado largo, pueden llevar a un accidente o, en el mejor de lo casos, a un susto importante.

Además, a veces la voz que nos orienta puede ir con cierto retraso y eso puede llevar a ciertos despistes, por ejemplo, cuando entramos en una glorieta y la información de por qué salida ir nos la da en el último momento… Además, es habitual que el navegador no tenga informaciones de nuevas carreteras, desvíos, glorietas… y eso le lleva a despistes que conviene "mitigar" con lo que el conductor vea como más viable en cada momento en función de las circunstancias… Siempre tiene que ser él el que domine la situación.

Ventajas

- Se ahorra combustible y tiempo de trayecto.
- Evita posibles despistes por no ver salidas o cambios de ruta.
- Evita, normalmente, maniobras bruscas y peligrosas, al avisar de desvíos y salidas con antelación.

Inconvenientes

- Si se mira en demasía la pantalla, distraen.
- Si trata de manipular en marcha, dejará de prestar la atención a la vía y pueden provocar accidentes.

Situarse ante el volante

Sentarse bien al volante es el primer paso para conducir mejor y más seguro: no sólo retrasaremos la aparición de la fatiga, sino estar en la postura adecuada para afrontar cualquier maniobra de emergencia. Pero también hay que colocar bien los retrovisores y las manos.

Sentarse bien

Una vez sentado y con las caderas encajadas en el ángulo que forman respaldo y banqueta, acerque o aleje el asiento en horizontal hasta que las piernas queden ligeramente flexionadas para tener fuerza por si es necesario pisar freno o embrague a fondo. En los vehículos que dispongan de regulador de altura del asiento o del volante, evite que muslos y rodilla queden excesivamente cerca del volante e interfieran en su giro.

Distancia al volante

Regule la posición del respaldo para que las manos accedan cómodamente a los mandos: ni lejos (el cuerpo no queda bien sujeto) ni cerca (los brazos, muy flexionados, impiden girar el volante con soltura). Para determinar la posición, sentado correctamente, extienda el brazo izquierdo por encima del volante: la muñeca, a la altura de la correa del reloj, debe descansar en la parte superior de aquel. Así, cuando tome el volante, los brazos quedan algo flexionados, reuniendo comodidad y manejo de la dirección.

Coloque bien las manos

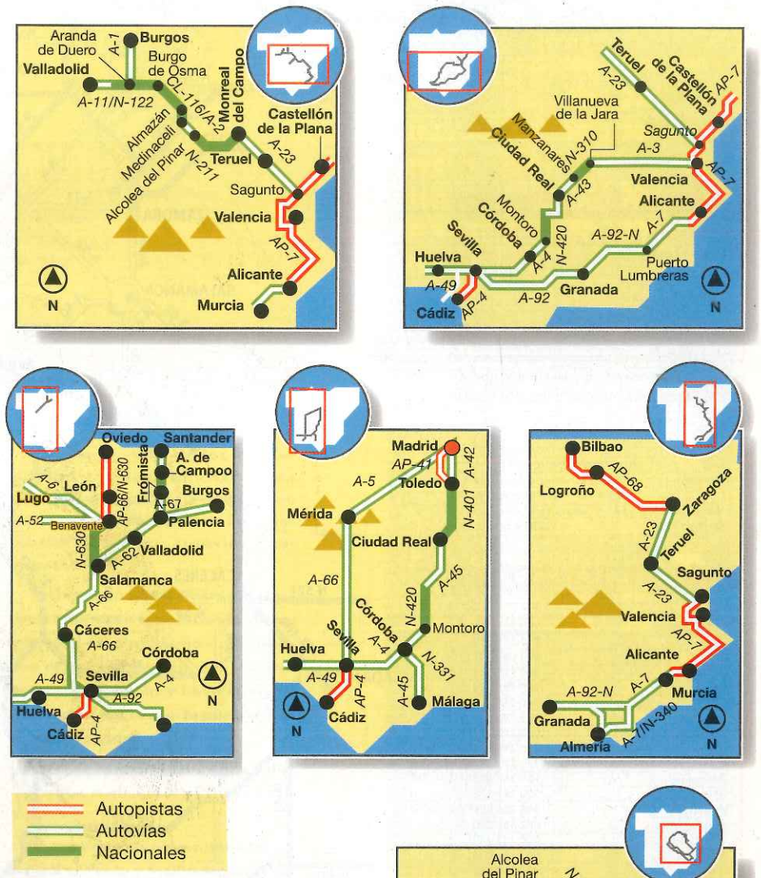
Hay conductores que circulan con al brazo izquierdo sacado por la ventanilla, o que sujetan el volante con una sola mano o por debajo… Son posturas que, ante una situación inesperada, pueden llevar a un problema serio y acabar en accidente.

A LAS DIEZ Y DIEZ. La postura ideal para conducir en tramos rectos o curvas amplias es, considerando el volante como un reloj, situar las manos a las diez y diez, nueve y diez o nueve y cuarto.

NUNCA debe sujetar el volante por el interior o cruzar los brazos.

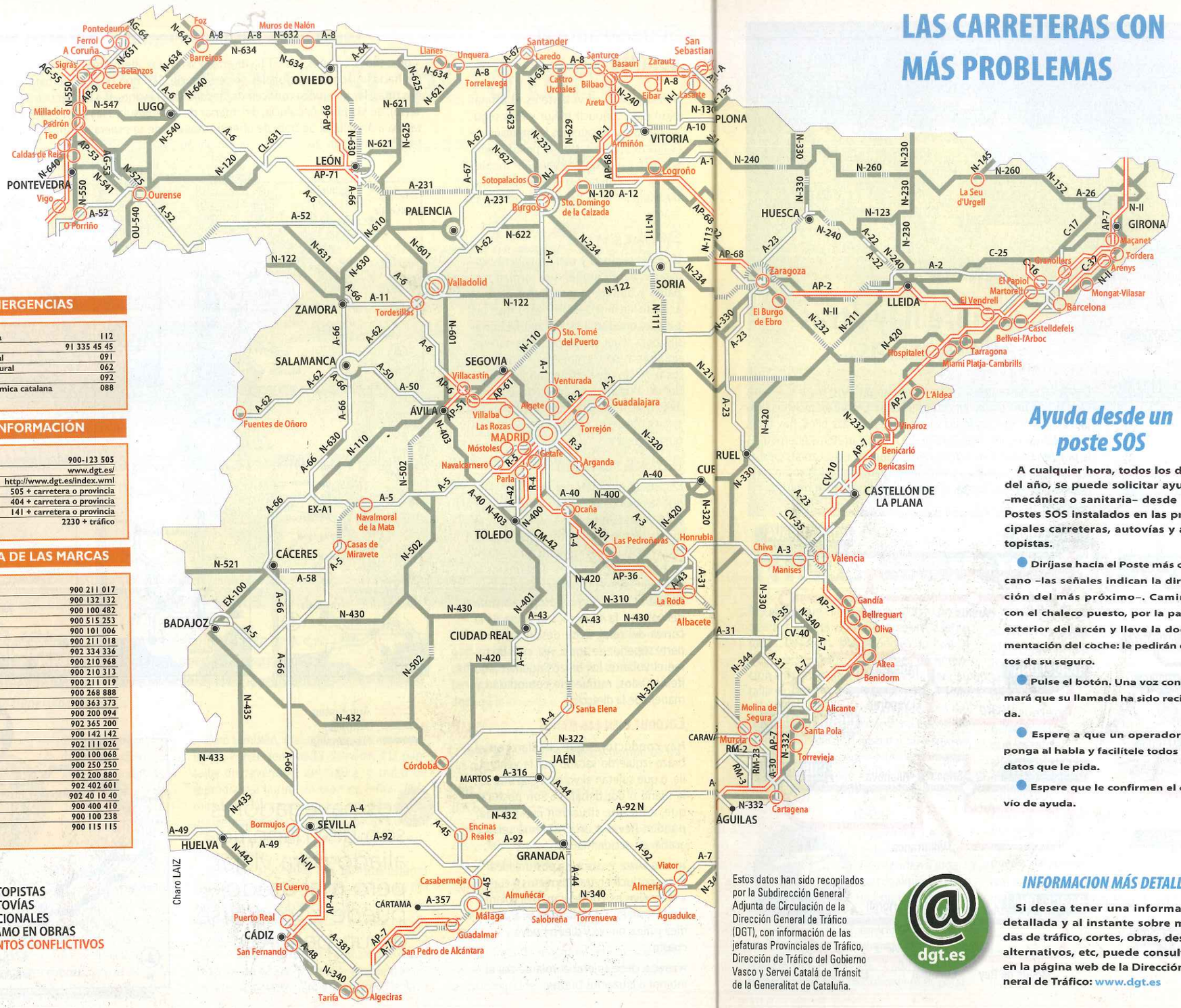
Los grandes desplazamientos… por otras vías

Como todos los años, la DGT ha diseñado seis rutas alternativas a los grandes desplazamientos hacia las zonas vacacionales por excelencia. Son otra posibilidad para "huir" de las grandes rutas, las que todos conocemos: de Madrid a Levante, del Cantábrico a Andalucía (y viceversa), de Madrid a Andalucía, del interior de la Península a las playas mediterráneas y de Cataluña a Andalucía. Se trata de ofrecer rutas donde se espera menos tráfico y siempre facilitando el itinerario con mayor recorrido por autovía.



> Los navegadores son un magnífico aliado para viajar, pero mal usado, puede convertirse en un peligro.

LAS CARRETERAS CON MÁS PROBLEMAS



EMERGENCIAS

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

DE INFORMACIÓN

DGT	900-123 505
Internet	www.dgt.es/
wap	http://www.dgt.es/index.wml
Movistar	505 + carretera o provincia
	404 + carretera o provincia
Vodafone	141 + carretera o provincia
Orange	2230 + tráfico

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	902 334 336
Honda	900 210 968
Hyundai	900 210 313
Lancia	900 211 019
Mercedes	900 268 888
Mitsubishi	900 363 373
Nissan	900 200 094
Renault	902 365 200
Opel	900 142 142
Peugeot	902 111 026
Porsche	900 100 068
Skoda	900 250 250
Saab	902 200 880
Seat	902 402 601
Suzuki	902 40 10 40
Toyota	900 400 410
Volkswagen	900 100 238
Volvo	900 115 115

AUTOPISTAS
AUTOVÍAS
NACIONALES
TRAMO EN OBRAS
PUNTOS CONFLICTIVOS

LOS DÍAS MÁS CONFLICTIVOS

TD: Todo el día M: Mañana T: Tarde

Nivel de circulación: Lento Congestionado

Horarios:	Zona ciudad	Zona costa
Salida	Viernes 16-22 h	Viernes 17-23 h
Llegada	Domingos 19-24 h	Domingos 18-23 h

JULIO

Día	Horario	Ciudad Entrada	Ciudad Salida	Zona costa Entrada	Zona costa Salida
17 V	T		»	»	
18 S	M		»	»	
19 D	T	«			«
24 V	T		»	»	
25 S	M		»	»	
26 D	T	«			«
31 V	T		»	»	

AGOSTO

Día	Horario	Entrada	Salida	Entrada	Salida
1 S	TD		»	»	
2 D	T	«			«
7 V	T		»	»	
8 S	M		»	»	
9 D	T	«			«
14 V	T		»	»	
15 S	M		»	»	
16 D	T	«			«
21 V	T		»	»	
22 S	M		»	»	
23 D	T	«			«
28 V	T		»	»	
29 S	M		»	»	
30 D	TD	«	»	»	«
31 L	TD	«			«

SEPTIEMBRE

Día	Horario	Entrada	Salida	Entrada	Salida
1 M	M		»	»	
4 V	T		»	»	
5 S	M		»	»	
6 D	T	«			«
11 V	T		»	»	
12 S	M		»	»	
13 D	T	«			«

Ayuda desde un poste SOS

A cualquier hora, todos los días del año, se puede solicitar ayuda –mecánica o sanitaria– desde los Postes SOS instalados en las principales carreteras, autovías y autopistas.

- **Diríjase hacia el Poste más cercano –las señales indican la dirección del más próximo–. Camine, con el chaleco puesto, por la parte exterior del arcén y lleve la documentación del coche: le pedirán datos de su seguro.**
- **Pulse el botón. Una voz confirmará que su llamada ha sido recibida.**
- **Espere a que un operador se ponga al habla y facilítele todos los datos que le pida.**
- **Espere que le confirmen el envío de ayuda.**

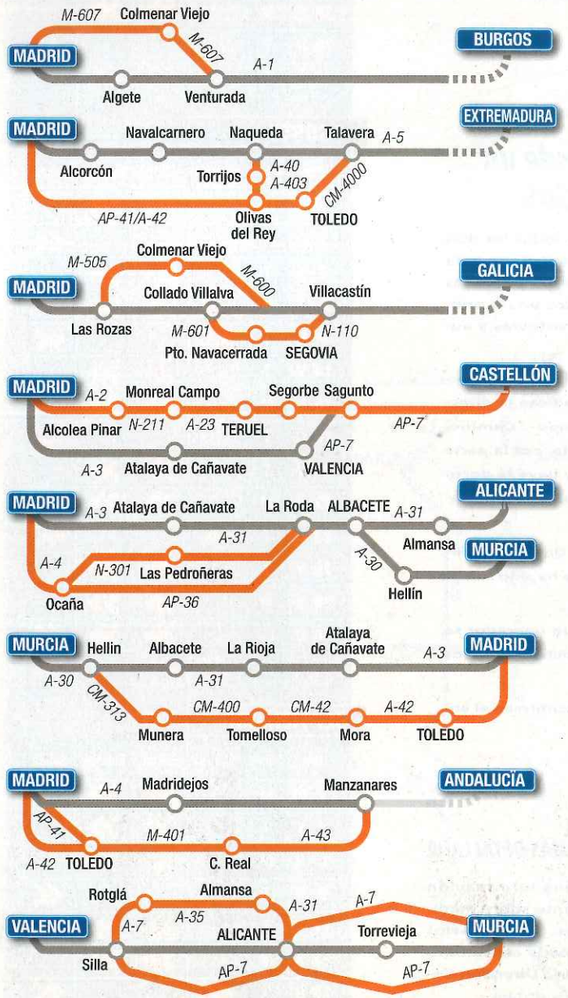
Estos datos han sido recopilados por la Subdirección General Adjunta de Circulación de la Dirección General de Tráfico (DGT), con información de las jefaturas Provinciales de Tráfico, Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco y Servei Català de Trànsit de la Generalitat de Cataluña.

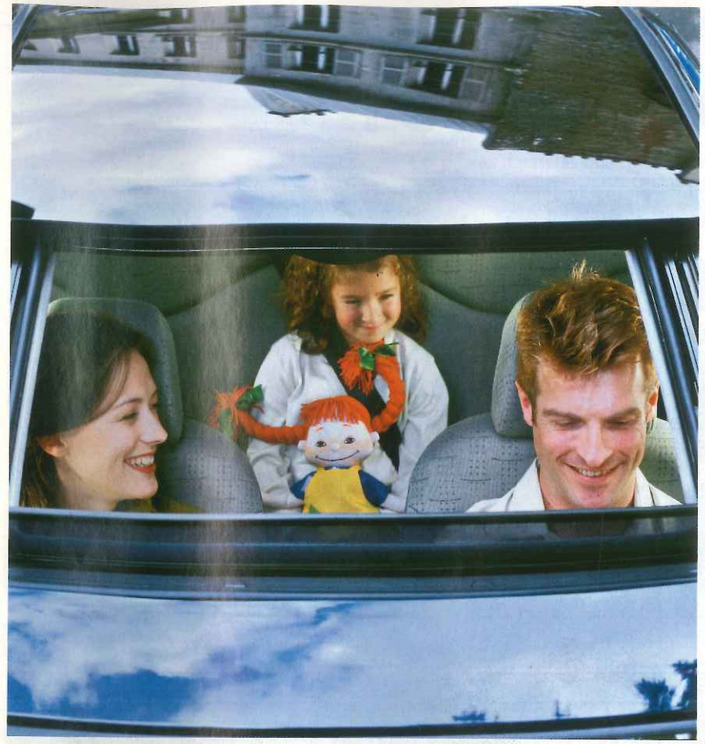
INFORMACION MÁS DETALLADA

Si desea tener una información detallada y al instante sobre medidas de tráfico, cortes, obras, desvíos alternativos, etc, puede consultarlo en la página web de la Dirección General de Tráfico: www.dgt.es

Siempre hay otras alternativas...

Desde la zona centro, fundamentalmente desde Madrid, y también desde Barcelona, en estas fechas se producen muchos desplazamientos buscando las zonas costeras. Para ellos, hay otras vías además de las rutas habituales. Estas carreteras alternativas le pueden permitir en algunas circunstancias evitar zonas de mayor intensidad de tráfico, tanto en la operación salida como en la operación regreso. Tomen buena nota: les puede ser muy útil.





Niños bien abrochados

Los niños que viajan, como ocurre con los adultos, deben ir perfectamente 'asegurados'. Lo ideal y obligatorio es que vayan siempre sentados en Sistemas de Retención Infantil (SRI) homologados para su talla y peso. Y nunca sueltos, ya que a tan sólo 10 km/h, en caso de choque, será imposible retenerlo en nuestros brazos: la inercia multiplica su peso por 50 a sólo 60 km/h. Pero, además, conviene seguir otros consejos para evitar "sustos" cuando viajamos con niños:

ASEGURE LAS PUERTAS. Los niños tienden a jugar con cualquier cosa y pueden, sin mala intención, abrir la puerta en marcha, con el consiguiente peligro.

DESCANSE Y JUEGUE. Cada cierto tiempo de viaje, los niños necesitan parar y descansar y jugar. Y también hacer pis.

JUGUETES Y PELÍCULAS. Puede llevar algún juguete que les haga distraerse en el trayecto y no den 'lata'. También puede ponerles música que les guste, alguna película en un DVD o jugar con ellos.

AIRE O VENTANILLAS. Ventile el interior para evitar el calor, pero ¡ojo! Si baja las ventanillas, hágalo sólo un poco y, si puede, bloquéelas.

MUCHA AGUA. Asegúrese de que se hidratan bebiendo agua abundante o zumos, refrescos...

HORAS BUENAS. Al planificar el viaje, tenga en cuenta sus horas de comidas y sueño. Viajar mientras duermen será más llevadero.

Cómo actuar bien en caso de accidente

Si encuentra un accidente en carretera, conviene recordar siempre esta regla: PAA. Es decir, Proteger, Avisar y Ayudar.

PROTEGER

- **APARQUE FUERA** de la carretera para evitar causar otro accidente y señalice la situación con los triángulos.
- **COMPRUEBE** si existe algún riego añadido (derramamiento de líquidos inflamables o tóxicos, despeñamiento del coche, del herido...)
- **QUITE EL CONTACTO** del coche siniestrado, ponga el freno de mano y hable con los heridos para evaluar lo mejor posible su estado.

AVISAR

Informe del accidente, ya sea a través del móvil o de un Poste SOS, mejor al 112 o al teléfono de la DGT (900 123 505). Es importante dar la localización lo más precisa posible (carretera y punto kilométrico o pueblo más cercano), informar del número de heridos, estado, gravedad...

AYUDAR

Es la parte más delicada al no tratarse de alguien con conocimientos médicos, ya que hay algunas cosas que no se pueden hacer.

NO DEBE

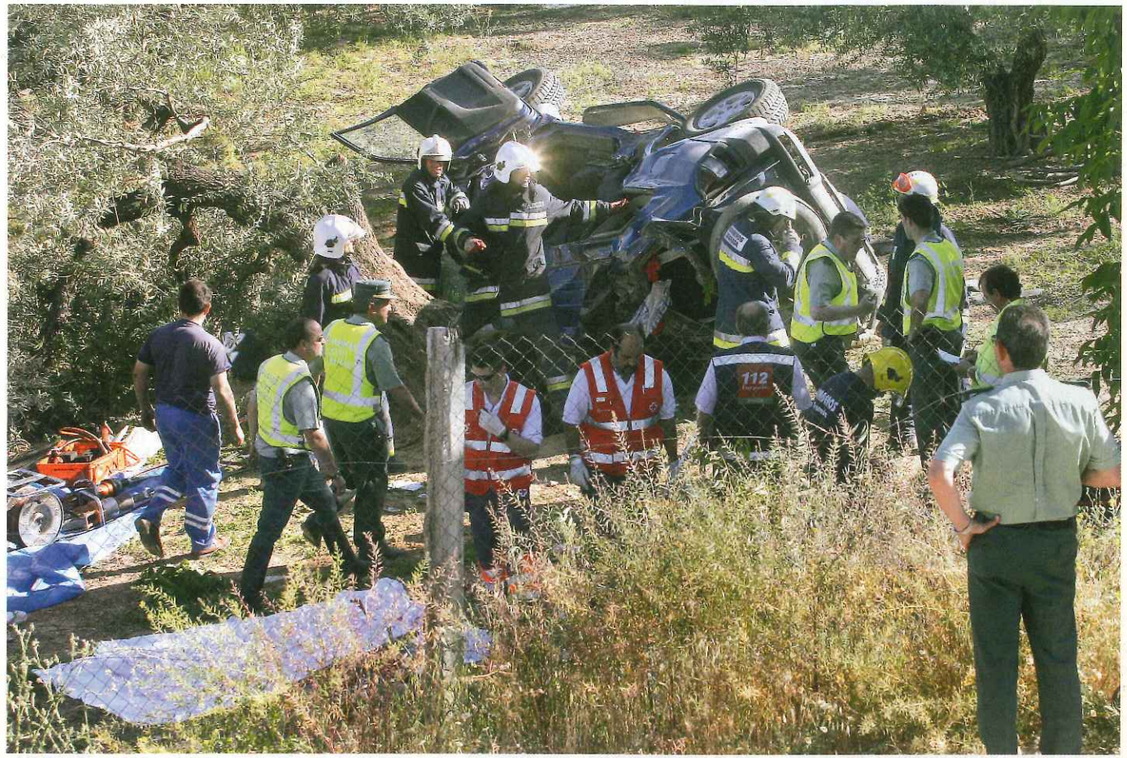
- Dar agua o medicamentos al herido.
- Sacarle del coche, salvo que exista riesgo de incendio o despeñamiento.
- Quitar el casco al motorista.

PUEDE

- Colocar un pañuelo o apósito en una herida abierta para minimizar la pérdida de sangre.
- Si el herido respira con dificultad, compruebe si la lengua u otro objeto extraño obstruye el paso de aire
- Si el accidentado está inconsciente y no respira ni tiene pulso, puede sacarle del coche, pero haciéndolo con ayuda y manteniendo recto el eje cabeza-cuello-columna para evitar una posible lesión medular. Si tiene alguna noción, intente hacerle un masaje cardíaco.

Accidentalidad veraniega

Menos..., pero más



El verano, con un importante crecimiento de desplazamientos en las carreteras, continúa siendo el periodo del año en el que más accidentes se producen, aunque han bajado considerablemente en los últimos años. Julio y agosto son meses de largos desplazamientos y, también, de muchos viajes cortos, que son el origen de no pocas tragedias. Así fue la accidentalidad en el verano pasado.

Aunque es verdad que en los últimos diez veranos se observa un descenso en la accidentalidad veraniega, es a partir de 2004 –con la excepción de 2005- cuando este descenso se hace mucho más notable: 851 muertos en 2003, 711 en 2004, 667 en 2005, 528 en 2006, sube ligeramente en 2007, 539, y baja considerablemente el año pasado, con 450 víctimas mortales, muy lejos de las 879 de 1999 o las 928 de 2000.

El pasado verano se consolidaba el descenso con un 16,5% menos fallecidos que el verano anterior y, por primera vez, se registraban menos de 500 muertos en las carreteras en el período estival. Por comunidades autónomas, el mayor número de accidentes mortales se produjo en Andalucía, Cataluña y Castilla–La Mancha. Pese a todo, estas comunidades han conseguido reducir considerablemente el número de víctimas mortales en los últimos años: en Andalucía se ha pasado de los 131 muertos de 2003 a los 63 del año pasado; en Cataluña, de 112 a 64 y en Castilla-La Mancha, de 98 a 41.

Por lo que respecta a la siniestralidad en función de las vías, el verano pasado, como es habitual, la mayor parte de las víctimas mortales se produjeron en accidentes ocurridos en carreteras convencionales, 321, seguidos de los ocurridos en autovías y autopistas, 66 y 39 respectivamente.

Las peores horas, las que tuvieron mayor siniestralidad, fueron las que van de14 a 20 horas, seguidas muy de cerca por el tramo que va de 7 a 14 horas. En cuanto a los tipos, la principal causa de accidentes es la salida de la vía, 191 del total, casi la mitad, y muy de lejos de colisiones y choques frontales. En cuanto a las víctimas mortales, las cifras son muy similares.

Sí hay más variaciones en lo que respecta a los tipos de vehículos implicados en la accidentalidad: El mayor número de muertos se dieron en accidentes con turismos, pero éstos tuvieron un descenso del 20% respecto al año anterior, solo superado por el descenso de un 30% en las motos.

Las distracciones fueron el factor concurrente en nada menos que el 36% de los siniestros veraniegos, por encima de las infracciones a las normas de tráfico (34%) y la velocidad, (22 %).

Los últimos 10 veranos

	Accidentes mortales Número	Víctimas mortales Número
1999	741	879
2000	746	928
2001	707	862
2002	677	818
2003	711	851
2004	605	711
2005	562	667
2006	463	528
2007	464	539
2008	391	450

Tipos de accidentes

	2003	2007	2008	Variación 2008/07
Colisión frontal	132	105	96	-9
Otras colisiones	232	146	91	-55
Salidas de la vía	387	213	218	5
Atropellos peatón	66	36	20	-16
Otro tipo accidente	34	39	25	-14
Total	851	539	450	-89

Víctimas mortales por comunidades

	2003	2007	2008
Andalucía	131	83	63
Aragón	44	21	26
Princ, de Asturias	25	11	6
Illes Balears	21	18	9
Canarias	24	19	5
Cantabria	11	6	3
Cast.-La Mancha	98	44	41
Castilla y León	91	68	54
Cataluña	112	72	64
Extremadura	21	17	23
Galicia	55	66	38
Madrid	41	30	20
Región de Murcia	28	18	13
Com. F. de Navarra	14	4	13
La Rioja	15	13	8
Com. Valenciana	94	36	48
País Vasco	26	13	16
Total nacional	851	539	450

Muertos por tipo de vía

	2003	2007	2008
Autopista	96	36	39
Autovía	110	94	66
Carretera convencional	632	382	321
Otros	13	27	24

> El verano pasado hubo menos muertos que nunca, pero julio y agosto continúan siendo los de más accidentalidad

Móvil: sí, pero...

El uso del móvil está prohibido mientras se conduce: ya saben que está detrás de muchos accidentes. Algo tan simple como marcar un número, buscar alguno en la agenda, recogerlo para atender una llamada o apagarlo puede ser fatal.

Es verdad, sin embargo, que para casos de emergencia, su uso puede ser vital: dar rápido aviso a los servicios de emergencia puede reducir el tiempo de asistencia de los sanitarios que, a veces, resulta vital. ¿Recomendación?. Llévelo encendido pero en posición "silencio". Nada de llamadas.

5 Pautas para evitar accidentes

1) DESCANSAR

Haber descansado bien es muy importante para salir a carretera: es decir, sin sueño atrasado, con el sopor que produce el cansancio después de trabajar... Además, el calor incrementará la fatiga: ésta puede propiciar errores al volante.

2) OLVIDARSE DEL ALCOHOL

Un dato a tener en cuenta: El alcohol se encuentra detrás de un tercio de los accidentes mortales en España. Es decir, deje la cerveza, el 'chupito' y las sangrías para cuando no vaya a conducir. Y, por supuesto, ni siquiera cuando se trate de un trayecto corto.

3) CINTURÓN SIEMPRE

Alrdedor del 25% de los muertos en accidente de tráfico en recientes "operaciones verano" no utilizaba cinturón de seguridad, un elemento que, en caso de colisión, es un auténtico salvavidas –y más en combinación con el airbag–. Debe ponérselo siempre y, por supuesto, haga que se lo abrochen correctamente todos los pasajeros, incluidos los niños.

4) COMA LIGERO

Ni antes de salir ni durante el viaje haga comidas demasiado abundantes ni ricas en grasas: Es muy probable que le produzcan somnolencia. Una comida ligera es una buena receta de seguridad. ¡Ya tendrá tiempo de darse una comilona¡

5) VELOCIDAD, LA JUSTA

Es obvio, pero lo recordamos: No debe sobrepasar las limitaciones de velocidad señalizadas. Un dato importante: en un viaje de 300 kilómetros, la diferencia entre circular a 120 km/h y 140 km/h, por encima de la limitación genérica, es sólo de 20 minutos. Sin embargo, los excesos de velocidad se encuentran detrás de 1 de cada 4 accidentes mortales.

Vacaciones con humor

AL HABLA CON EL EXPERTO*

"Soy zurdo y me he comprado un coche inglés..."

RAMÓN ARANGÜENA

"Soy zurdo de nacimiento y me acabo de sacar el permiso de conducir. Para cambiar de marchas me he comprado un coche británico con el volante al otro lado. Pero no puedo pagar desde la ventanilla en los peajes..."

- Cada año nos vamos de vacaciones a un punto diferente de España y por eso planifico muy bien los itinerarios con mi GPS. Pero siempre me ocurre lo mismo. Ponga el destino que ponga, a las dos horas de conducir aparecemos en la puerta de la casa de mi exnovia. Aunque yo no lo hago a posta, el marido de mi ex me recibe todos los veranos con una cara de cabreo impresionante y mi mujer no te quiero contar la gracia que le hace. ¿Es normal? Una solución quiero.

- No es muy normal pero se han dado casos de GPS con querencias a antiguos recorridos difíciles de eliminar de su memoria. Cambie de aparato, cambie de vida, recupere viejas amistades o coja el toro por los cuernos, con perdón.

- Mi hijo, de 32 años, todavía no se ha emancipado y trabaja por las noches de alunicero, que no sé muy bien lo que es, pero me trae el todoterreno, que uso para cazar los domingos, hecho unos zorros a nivel de la chapa trasera. Ahora los del seguro me comunican que no se hacen cargo de más desperfectos. ¿Me aconsejaría alguna compañía en concreto?

- Hágame caso: cualquiera menos la de su hijo. Échele de casa.

- Soy zurdo de nacimiento y me acabo de sacar el permiso de conducir. Para poder cambiar de marchas con la izquierda me he comprado un coche británico con el volante al otro lado. Pero ahora veo que no puedo pagar desde la ventanilla en los peajes, que en las hamburgueserías donde te sirven dentro del coche tengo que entrar en sentido contrario, y en los parking marcha atrás. ¿Qué se puede hacer para que las minorías tengamos los mismos derechos que el resto?

- Aprenda inglés y márchese a vivir a Londres convertido en un exiliado por motivos conductuales, y escriba un libro donde cuente sus experiencias. Gente como usted o Yola Berrocal han hecho que el mundo evolucione.

- Pertenezco a ese amplio grupo de personas que vamos a recibir dos puntos extras por buen comportamiento al volante aunque, en mi caso, porque llevo tres años sin conducir un coche. Mi vida en la carretera se ha regido siempre por hacer el bien al prójimo y por eso siempre he permitido adelantar a todo el que me lo ha solicitado, aunque fuera en línea continua; además auxilio en carretera aún poniendo en riesgo mi vida por tener que detenerme en sitios de difícil visibilidad y siempre doy ejemplo de moderada contención por circular habitualmente a menos de 50 km/h en autopistas donde fácilmente otros superan los cien. Por eso quiero fundar una asociación benéfica o una ONG para que aquellos que comparte mi ideario donen los puntos que le sobran a los más necesitados. ¿Dónde debo inscribirla?

- Su intención es loable pero, si quiere hacer un verdadero favor a todos los conductores, siga sin ponerse al volante y, en todo caso, si desea volver a hacerlo, visite antes su autoescuela favorita.

* Ramón Arangüena (Humorista y en posesión del prestigioso permiso B1 además de coleccionista de coches)

Edita: GOBIERNO DE ESPAÑA · MINISTERIO DEL INTERIOR · DGT Dirección General de Tráfico

Textos: J.S.H. Dibujos/ Infografías: Dlirios. Fotografías: Paul Alan Putnam/ Archivo. Mapas: Charo Laiz