AÑO I.
NUMERO 2.
AGOSTO 85

Tráfico

Tránsito de marroquíes y portugueses por nuestro país

CARAVANA DE FATIGAS

Areas de descanso

Reposo junto al asfalto

800.000 MILLONES PARA ARREGLAR CARRETERAS

LOS ACCIDENTES DE LOS FAMOSOS

Hugo Sánchez

«ME CONSIDERO UN CONDUCTOR SEGURO»

Firma invitada:

José Luis SAMPEDRO

- *El automóvil, ante la CEE*
- *Los especialistas analizan el 205 Diesel*
- *Los coches, más caros*

Tráfico DEL MOTOR

Sumario

José Ignacio Rodríguez

AÑO I - NUMERO 2
AGOSTO - 1985

Pregunte, sugiera, censure 3

Editorial 5

En portada: tránsito de marroquíes y portugueses por España 6

Areas de descanso: reposo junto al asfalto 13

Autovías: estrellas para un plan 17

TRAFICO DEL MOTOR

El automóvil ante la CEE 23

Así ven el... 205 Diesel 26

Los coches, más caros 29

Zanini, a todo gas 30

Kilómetro a kilómetro: análisis al tramo Madrid-Puerto de Somosierra 31

Los accidentes de los famosos 37

Conducir mejor 40

Primeros auxilios 42

Actualidad de toda España 43

Letra pequeña: licencia para conducir ciclomotores 47

VIPS sobre ruedas: Hugo Sánchez 48

Desde la cuneta 50

Director: Jesús Soria.
Redactor jefe: Adrián Guerra.
Confección: José Bélamo. **Redactores:** José Ignacio Rodríguez, Pedro Aragón, Francisco Heras, Pedro Pablo San Martín (colaborador). **Fotografía:** José Rubio, Juan Luis Pereira, David González (colaborador). **Colaboración especial:** Ramón, Antonio Zanini. **Redacción:** C/ Josefa Valcárcel, 28 (2.ª planta). 28027 Madrid. Teléfono 742 31 12 (ext. 228, 243 y 285). **Imprime:** ALTAMIRA. Ctra. Barcelona, km. 11,200. 28022 Madrid. **Depósito legal:** M-25.988-1985.
Distribución: Direct Mail. Lagasca, 127. 28007 Madrid. **Tirada de este número:** 200.000 ejemplares.
(La revista TRAFICO no comparte necesariamente la opinión de sus colaboradores.)
Edita: **Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior).**

CRITIQUE, SUGIERA, CENSURE...

¿PUEDO DENUNCIAR A LOS LOCOS DEL VOLANTE?

Soy un representante de comercio y pueden imaginarse las horas que al cabo del mes paso en la carretera. Aunque también cometo mis «faltitas», me preocupa enormemente la seguridad en las carreteras y considero que algunos de los accidentes que se producen están provocados por auténticos «locos», que parecen no saber lo que llevan entre manos. No es la primera vez que he presenciado determinadas «locuras» que hasta me han hecho apuntar la matrícula del infractor. Sin embargo, después no he sabido qué hacer con esos datos, incluso he temido hacer el ridículo si el caso se lo planteaba a la Guardia Civil de carretera. Por eso aprovecho esta sección de su nueva revista para plantearles, si es posible, que me contesten qué se puede hacer en casos similares, que supongo le ocurrirán a muchos automovilistas. *¿Se puede denunciar? ¿Cómo y dónde se debe enviar? ¿Realmente son atendidas estas denuncias* **Feliciano Pereiro (Madrid).**

Respuesta: **Las preguntas que plantea están previstas en el Código de la Circulación, en sus artículos 280 y 282.**

El artículo 280 1 señala que «cualquier persona podrá formular denuncia por hechos que constituyan infracción de los preceptos contenidos en este Código».

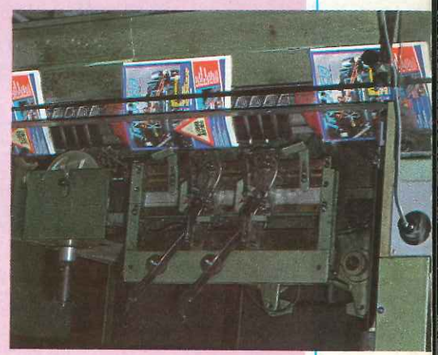
En el artículo 281 se regula la minuciosamente la tramitación de las denuncias voluntarias que, referidas al caso que se plantea, estas infracciones en vías interurbanas, se ajustarán a las siguientes normas:

a) La denuncia podrá formularse verbalmente ante los agentes de vigilancia de Tráfico más próximos al lugar del hecho, o por escrito dirigido a la Jefatura de Tráfico de la provincia, según la competencia señalada en el artículo 277 de este Código, que se fija en el gobernador civil de la provincia en que se haya cometido la infracción, y si se hubiere cometido en el territorio de más de una provincia, en el Gobierno Civil de aquella en que hubiera sido primeramente denunciada.

b) Se consignarán en la denuncia, además del número de matrícula del vehículo con el que se hubiese cometido la supuesta infracción, el nombre, profesión y domicilio del denunciante y el nombre y domicilio del denunciado, si fueran conocidos, así como una relación circunstanciada del hecho, con expresión del lugar, fecha y hora en que haya sido apreciado.

c) Si la denuncia se presentase ante los agentes de vigilancia de Tráfico, se formalizará por ellos el reglamentario boletín de denuncia, en el que se harán constar, además de las circunstancias del hecho y demás requisitos consignados en el apartado precedente, si personalmente pudo o no comprobarse por ellos la infracción denunciada, así como el nombre y domicilio particular del denunciante, remitiendo el boletín a la Jefatura Provincial de Tráfico competente para su tramitación, sin perjuicio de entregar un duplicado al denunciado si fuera posible.

d) Recibida la denuncia en la Jefatura Provincial de Tráfico, se notificará al denunciado, si no se le entregó el boletín, para que exponga por escrito las alegaciones que estime pertinentes dentro del plazo de diez días hábiles con aportación o propuesta de las pruebas que considere oportunas. Tal notificación contendrá los datos previstos para el boletín de denuncia de carácter obligatorio, continuándose después el procedimiento en la forma señalada en el artículo siguiente para las denuncias de carácter obligatorio, con la salvedad de que en estas denuncias presentadas al pliego de descargo, antes de practi-



Los primeros números de TRAFICO salieron a la calle el 19 de julio.

GRACIAS

El pasado día 19 de julio salía a la calle el primer número de la revista TRAFICO. Rápidamente comenzó a distribuirse y pocos días han sido suficientes para darnos cuenta que, al menos inicialmente, la aceptación a la misma ha sido bastante buena, lo que no deja de ser gratificante, tanto para quienes propusieron la idea y confiaron en ella como para quienes corren con la responsabilidad de ponerla en marcha cada mes.

Desde luego, no han faltado las cartas de aliento y felicitación por la iniciativa: desde quien se ha ofrecido a ser distribuidor de un importante número de revistas «entre mis clientes conductores», o quien dice que aprovechará los contenidos de la publicación para dar «charlas» sobre el tema entre los ancianos, a niños que ya empiezan a ver los peligros de la carretera y consideran que una publicación así «les puede enseñar algo», pasando por el automovilista que simplemente decía: «Se agradece cualquier ayuda en favor de los automovilistas. Gracias mil». Entre estas cartas y no pocas llamadas, quizá merezcan especial atención los profesionales del volante, que han demostrado una gran sensibilidad hacia seguridad vial.

Cabe destacar que al cierre de este número se estaban recibiendo en nuestra Redacción alrededor de 2.000 boletines de suscripción diarios, cifra que hace que el volumen de suscriptores en estos momentos ascienda ya a más de 20.000.

carse la prueba propuesta o de dictar la resolución que proceda, si no se hubiera propuesto ninguna, se oirá al denunciante por un plazo de cinco días hábiles, quien podrá igualmente proponer la prueba complementaria que estime oportuna.

Necesario es responderle, atendiendo a su última pregunta, que todas estas denuncias se atienden y tramitan en la forma indicada.

SEÑALES QUE NO SE AJUSTAN A LA REALIDAD

Vivo en la carretera debido a mi trabajo con el taxi y por fin veo que TVE dedica un programa completo a la participación de los distintos estamentos que intervienen en el tema de la carretera. Me parece positivo, pues la educación vial es algo fundamental.

A todos nos interesa rebajar el número de víctimas producidas por los accidentes y creo que programas como éstos son los que hacen falta. Por eso le digo que también aquí, en esta zona de carreteras secundarias, estamos unos cuantos profesionales del volante dispuestos a colaborar en la buena marcha.

Ya sé que Tráfico informa a Obras Públicas de las deficiencias que hay en las vías, pero yo le pediría que mientras la coordinación no sea total, el coche del radar, por ejemplo, no actúe con señales que no se ajustan a la realidad. Como se dijo en el programa de televisión al que me refería, hay señales inadecuadas y falta de señales; por eso creo que no está bien considerar casi siempre responsable del accidente al conductor. **Antonio Ruiz (Villarcayo, Burgos).**

Respuesta: **Esperamos que la solución a las deficiencias existentes a la señalización que nos plantea en su carta tengan solución lo más rápidamente posible, ya que en este asunto estamos colaborando y trabajando todo lo que está a nuestro alcance.**

SIGUE EL TEMA DE LAS AUTOESCUELAS

Me es grato dirigirme a usted para mostrarle y hacer patente mi más ferviente apoyo a su gestión, incomprendida e ingrata, pero justa a mi modo de entender. Y le digo esto desde mi privilegiado punto de vista de profesor de autoescuela e hijo de propietario de la misma. Es por esa especial circunstancia lo que me permite seguir el desarrollo del tema desde la toma de posesión del actual director general y realmente compadezco su situación.

No sé si haría falta una mayor exposición de la realidad o bien si por desgracia el sector que nos ocupa, y mayoritariamente el sector del profesorado, pues por desgracia la gran mayoría del país es manipulable por sectores muy interesados.

Creo que esta segunda hipótesis nos ha llevado a esta situación lamentable e injusta. **Manuel Viladrich (Lérida),** en carta dirigida al director general.

Respuesta: **Agradezco su carta en relación con el actual Reglamento de Autoescuelas particulares de Conductores; le participo que comparto sus criterios y soy consciente de que una gran mayoría del sector piensa como usted.**

Manifestaciones de este tipo son de gran ayuda para poder continuar con los objetivos que sobre este tema hemos trazado.

LOS SORDOMUDOS PIDEN AYUDA

Hace algunos meses que nos dirigimos al jefe provincial de Tráfico de Málaga para exponerle las grandes dificultades que tienen los sordomudos para superar los cuestionarios que se utilizan para obtener el carné de conducir, al parecer especiales para ellos.

En Málaga creo que se puede asegurar que hace mucho tiempo que no aprueba ninguno, lo que está creando un trauma enorme en estas personas.

Ahora, cuando estábamos a la espera de alguna solución, hemos recibido una respuesta telefónica a nuestra solicitud, que supone un gran disgusto para todos: nuestra petición no es aceptada y nos quedamos sin intérprete en el examen.

En un último intento por encontrar una solución, nos hemos atrevido a dirigirnos al director general de Tráfico para pedirle, por favor, que estudie un sistema que sirva para que los que demuestren que conocen el Código de la Circulación puedan obtener el permiso de conducir; sobre todo cuando han llegado a nosotros noticias de que anteriormente, con buen criterio, ha resuelto el problema que existía con las personas que tienen dificultades para leer o comprender las preguntas. Los sordomudos estamos muy necesitados de que atiendan nuestras peticiones, justas como éstas, con el fin de poder tener una salida más —con el carné de conducir es más fácil— de poder lograr puestos de trabajo. Por favor, una vez más, ayúdenos. **M. G. (Málaga).**

MALA SEÑALIZACION DE OBRAS

He comprobado que desde hace algunas semanas, algunas carreteras están siendo remozadas, lo que siempre es de agradecer y que buena falta hacía, sobre todo en determinados puntos. Sin embargo, y es algo a lo que ya estamos bastante acostumbrados, creo que no se señalizan suficientemente, lo que a mi modo de ver puede ser un grave riesgo para quienes circulan por estos tramos. ¿No creen que esta señalización debería vigilarse más por parte de quien corresponda **José Gutiérrez (Madrid).**

Las cartas destinadas a esta sección no deberán exceder de 20 líneas a doble espacio. Irán firmadas y constando el nombre, domicilio, teléfono a ser posible y número de DNI. TRAFICO se reserva el derecho a extractarlas cuando lo considere necesario. No se mantendrá correspondencia con los autores de las cartas.

Los envíos deberán realizarse a:
TRAFICO
Josefa Valcárcel, 28, 2.ª planta.
Sección CARTAS
28027 MADRID

(Las cartas recogidas en estas páginas corresponden a consultas habituales dirigidas a la Dirección General de Tráfico.)

Editorial

UNOS BUENOS CONDUCTORES MAS

HACE sólo unas semanas, responsables de la Dirección General de Tráfico, la Diputación de Granada y la Consejería de Educación y Ciencia de la Junta de Andalucía firmaban un convenio para aprovechar las campañas de alfabetización dirigidas a algunos sectores marginados de la población, para que, a la vez, se les permita una más fácil accesibilidad a la obtención del permiso de conducir, que en muchos casos es el acicate que les hace luchar por huir de esa losa que significa la palabra analfabeto y lo que ésta arrastra tras de sí. La primera experiencia en este sentido se lleva a cabo en Granada, donde, como en toda Andalucía, muy buena parte de la población está inmersa en la marginación que esta falta de conocimientos mínimos supone.

Algo parecido se trata de hacer con jóvenes carentes de estudios o faltos de preparación suficiente como para afrontar los exámenes habituales que les permitan la obtención del carné de conducir como aquéllos, por medio de un examen especial, que no inferior, contemplado en una orden ministerial. En modo alguno se pretende prescindir de los profesionales de la enseñanza y las autoescuelas en esta tarea, hasta el punto de que es idea que se concierten acuerdos con las escuelas de conductores para que sean ellas quienes impartan las clases.

Ambas iniciativas parecen experiencias interesantes, que abren importantes caminos de integración en la sociedad a determinados sectores para los que tener la posibilidad de conducir un coche puede cambiar sustancialmente su forma de vida; es una vía más para que algunos jóvenes puedan tener acceso más fácil a determinados puestos de trabajo.

Sin embargo, hay algunos sectores minoritarios que no entienden o no quieren entender lo que se pretende con ello. Además, quieren ver fantasmas donde no los hay. Justifican su oposición argumentando que supone un riesgo dar el carné a personas supuestamente incapaces de interpretar determinadas señales de tráfico, cuando la realidad es que las personas que obtienen por esta vía el permiso de conducir son, a todos los efectos, tan aptas como cualquier conductor que lo consigue por la vía más usual, es decir, el examen teórico y después el práctico. Primero, porque todos estos «analfabetos», antes de pasar las pruebas teórico-prácticas para la obtención del carné, han pasado por un proceso de alfabetización más o menos intenso, pero nunca inferior a cuatro meses; segundo, porque se puede tener la absoluta certeza de que nadie sin los conocimientos y la preparación suficientes sobre las normas de tráfico y la capacidad para llevar un coche será autorizado para ello. La DGT parece lógico que sea la primera interesada en que esto sea así, y junto al empeño para que la experiencia salga adelante, también se están adoptando todo tipo de medidas para que haya garantías suficientes sobre lo que se está haciendo y para que la lucha por conseguir cada día un mayor nivel de preparación en los conductores no se vea mermada.

Simplemente se trata de dar acceso a la conducción a personas que hasta ahora tenían injustamente cerrado este paso y que, por medio de una preparación adecuada, puedan conseguirlo y ser unos buenos conductores más.

PELIGROS

AL cierre de este número, conductores marroquíes y portugueses se habían visto implicados, de una u otra forma, en un total de quince accidentes de tráfico, con un resultado de 25 muertos —cinco de ellos españoles— y 56 heridos. Lamentablemente, las cifras habrán aumentado desde entonces. Es, en parte, el resultado de ese correr sin parar, atravesando media Europa, de estas «caravanas de fatigas» en las que ellos mismos, quizá de forma ineludible, se sumergen con riesgo para sus vidas y las de los demás. Son, en esta época, un peligro más en la carretera.

UNAS carreteras no siempre idóneas y en las que el MOPU va a invertir —hacía falta— la sustanciosa cifra de 800.000 millones, que pretende huir de parches y cambiar de verdad su aspecto; algo que nos debe acercar un poquito más a esos países ahora más ligados a nosotros. Una CEE que plantea grandes interrogantes para el mercado del automóvil, tema central de nuestra mini-revista del motor; unas páginas especiales que cada mes buscarán tenerles informados de lo más importante sobre el mundo de los coches y todo lo que lo rodea; ya saben, precios —¡y qué precios!—, ventas, actualidad, lo que los especialistas opinan de los nuevos modelos —en este caso el 205 diesel— y algunas cosillas más..

Y tras las secciones habituales, la opinión de un famoso como el «manito-gol» Hugo Sánchez, que asegura que los accidentes ocurren siempre por la necedad o negligencia de algún conductor y que conducir es más fácil que meter goles. Otro famoso del balón, Miguel Muñoz, también es invitado especial en este número. Participa en el primer programa de una serie que prepara para TVE el mismo equipo que dirigió «La segunda oportunidad», que persigue aprovec har los accidentes que un día sufrieron determinados personajes para abordar temas relativos a la seguridad vial. Una serie didáctica que puede hacernos huir de no pocos peligros innecesarios.

Jesús SORIA

Tránsito de marroquíes y portugueses por España

CARAVANA DE FATIGAS

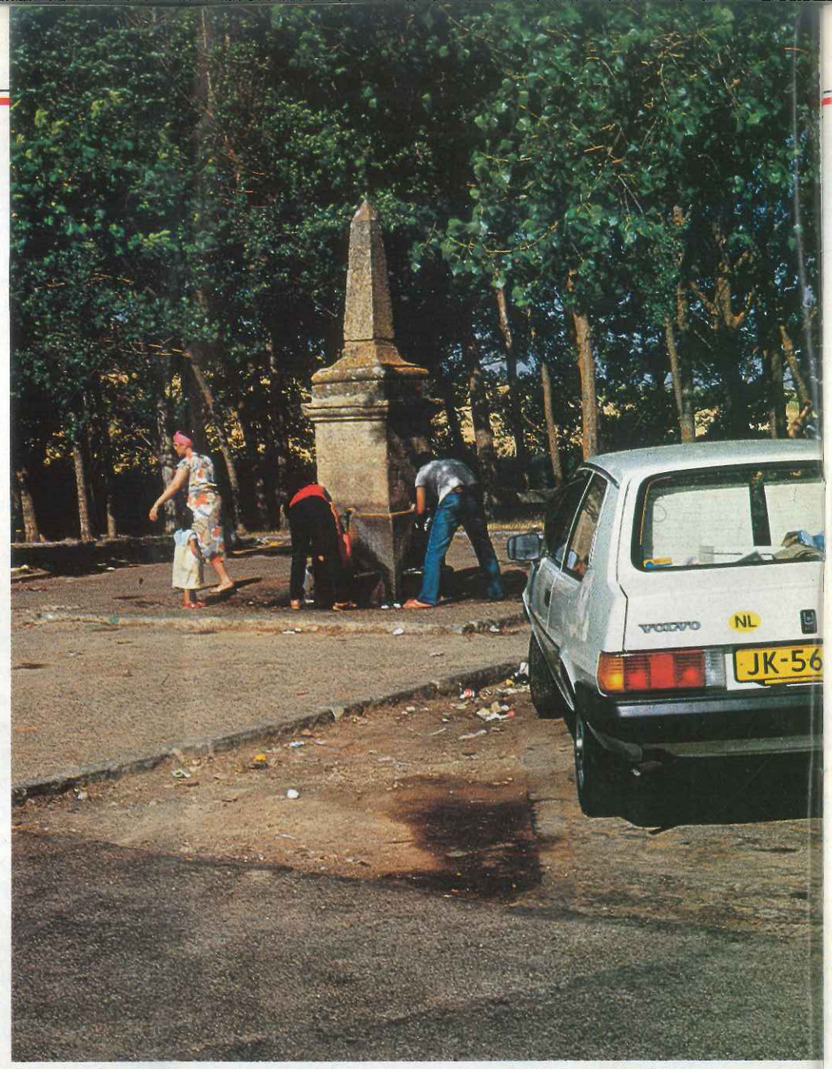
EL sol cae con fuerza sobre el asfalto mientras rodamos detrás de un turismo extranjero que espera la ocasión de adelantar al camión que le precede. La circulación en sentido contrario es intensa cuando enfilamos una gran recta. De súbito, el vehículo con matrícula francesa se desvía ligeramente a la derecha y continúa durante unos instantes sobre el arcén. No comprendemos esta actitud y permanecemos alerta, porque comienza a desplazarse a la izquierda más y más. Invade el carril contrario, justo en el momento en el que otro vehículo se cruza con él, y le obliga a virar bruscamente hacia el arcén. Es ahora nuestro protagonista quien se desliza por el arcén izquierdo, mientras suenan alarmantes las bocinas. Presentimos la catástrofe. El conductor está, evidentemente, dormido. En décimas de segundo reacciona y, de un volantazo a la derecha, esquiva al autobús que se le echa encima. Por fin, todo ha terminado felizmente. El vehículo extranjero continúa impertérrito el camino.

No se trata de una escena de ficción. Ha sido una secuencia real de la circulación cuando nos dirigíamos a realizar este reportaje. Una situación que se va a repetir éste, como cada verano, cuando varios cientos de miles de emigrantes portugueses y marroquíes, con residencia laboral en Centroeuropa, vuelven a sus raíces a través del territorio español, arrastrando en sus viejos cacharros familias numerosas, equipajes enormes y abundante prisa.

Los marroquíes extienden en cualquier lugar para elevar oraciones hacia la Meca antes de reanudar la marcha.

Durante 1984, en el corto lapso que va desde el 15 de junio al 2 de septiembre, estos visitantes de paso causaron en nuestro país 40 accidentes, con 59 muertos, 38 heridos graves y 33 leves. Las causas más frecuentes fueron: velocidad inadecuada, invadir la izquierda de la calzada, distracción, somnolencia y adelantamientos antirreglamentarios.

Un cúmulo de factores de signo negativo confluyen en estos «turistas de veinticuatro horas» cuando cruzan nuestras tierras, el prolongar en ellas el fenómeno social de la emigración, caracterizado por unas circunstancias muy forzadas y míseras. Después de hablar con ellos, parece deducirse que, de alguna manera, contribuimos a esa urgencia por permanecer en España el menor tiempo posible. Tal vez por una deformación informativa están muy sensibilizados por el fenómeno del terrorismo cuando circulan por el País Vasco. En otros casos porque han sentido en su propia carne asaltos y bandidaje, cuando no abusos y estafas. Por otra parte, el desconocimiento de nuestra lengua, costumbres y leyes y la poca consideración que se tiene hacia ellos, porque no dejan una peseta en nuestro país, terminan por agravar sus problemas que, automáticamente, se convierten en nuestro propio problema: inseguridad en la carretera.



Las arboledas y las áreas de descanso son para ellos como oasis en el desierto del asfalto.

Los marroquíes lo llevan todo encima

Son los nómadas del siglo XX. Emigrantes que, en penosas condiciones, acceden con sus casas rodantes por las fronteras de Irún y La Junquera y cubren centenares de kilómetros en un día, sin apenas un respiro para detenerse al margen del asfalto y comer en frío un pollo asado o, simplemente, dormir al aire libre. Su objetivo es llegar rápidamente a sus países. No quieren gastar dinero y, por otra parte, temen los asaltos, en la impunidad que ofrece la noche y los descampados, de bandas organizadas de delincuentes que les despojan de sus documentos, alhajas y de fuertes sumas de dinero que han ahorrado durante todo el año. Lo llevan todo encima. Cuando llegan a su pueblo, quieren demostrar que les va bien, que han triunfado en el extranjero, aunque sea mentira. Desconocen en general las leyes bancarias del cambio de moneda y por eso manejan gran cantidad de dinero en metálico. De ahí que no se alejen ni un momento de sus vehículos.

Son los nómadas del siglo XX, que cruzan nuestro territorio en penosas condiciones, con muy escasos respiros.

Las familias aprovechan sus leves descansos para reponer fuerzas y que los niños jueguen un poco.

Utilizan viejos automóviles de neumáticos desgastados, propensos a frecuentes averías mecánicas; con un promedio de algo más de cinco ocupantes por vehículo, en su mayoría de niños de corta edad (el marroquí tiene una descendencia numerosa, muy unida); con bacas gigantescas repletas de enseres, colchones y mantas que extienden en cualquier lugar del camino para llevar sus oraciones en dirección a la Meca. Tienen una desconfianza absoluta a lo que les rodea y provocan, en su travesía por España, grandes atascos, caravanas interminables y no pocos accidentes.

La emigración marroquí hacia Francia es antigua, enraizada con el Protectorado francés, cuya implantación produjo un desequilibrio social en la población, adaptada ancestralmente a un sistema de producción artesanal y campesino. Al establecerse el mercado libre, el campesino no puede competir con sus viejas herramientas, vende las tierras y se produce un éxodo hacia los núcleos urbanos, con el consiguiente beneficio para los colonos. La abundancia de mano de obra en las ciudades los lanza a una emigración masiva a la metrópoli.

En tiempo de guerra se utilizó su mano de obra en la industria armamentista cuando no como carne de cañón y, en tiempos de recesión económica, se les expulsó. Después de la independencia de Francia y a raíz de una cooperación estrecha con países como Alemania, Bélgica, Holanda y Países Escandinavos, se firmaron convenios de Seguridad Social y de Mano de Obra que, en cierta medida, dignificaron un poco su precaria situación laboral. Salvo en Suecia, donde existe un elevado índice de mano de obra marroquí cualificada, en general, son simples obreros de origen campesino y poder adquisitivo bajo. Son personas muy arraigadas a su cultura y el Islam es no sólo una relación hombre-Dios, sino un modo de vida, aunque no están cerrados a otras culturas.

Generalmente vuelven cada año a Marruecos y España no sólo es un país de emigración marro-

Las averías, un inconveniente más.

quí, sino también de tránsito. En esta travesía, nuestros vecinos norteafricanos se han venido enfrentando a numerosos problemas. El fantasma del «moro» funciona aún como un esquema de rechazo y prevención contra el emigrante marroquí. Afortunadamente, según afirma el cónsul de Marruecos en Madrid, señor Mechbal, estos esquemas van perdiendo fuerza y desde 1980 el Gobierno español, a través de la Dirección General de Tráfico, interviene con medios humanos y técnicos, que se van mejorando cada año y que constituye la mejor relación social entre los dos países que se está llevando a cabe en estos momentos.

Vehículos portugueses por la N-620, adelantándose a las fechas puntas de circulación masiva.

El emigrante portugués desconfía

Al igual que los vecinos de Marruecos, el emigrante portugués es muy desconfiado, tal vez porque nunca se ha hecho nada por él. Generalmente, una situación financiera muy mala les obliga a buscar algo mejor fuera de su patria. En países como Alemania sufren un trato discriminatorio, casi racista, y les dejan los empleos más duros, los que nadie quiere. Cuando plantean problemas laborales se intenta echarlos por todos los medios. Pero su objetivo es hacer dinero y, como tienen una educación deficiente y apenas saben desenvolverse, toman lo que les dan. Sin embargo, aprenden con suma facilidad el idioma del país donde trabajan.

Viven agrupados en colonias, sobre todo en Alemania, en unas condiciones deplorables. Forman una especie de «ghetos» donde los hijos de emigrantes asisten a escuelas de portugueses. Las relaciones sociales fuera de su colonia son prácticamente nulas.

El portugués es ambicioso y le gusta también demostrar que le va bien, aunque en el mejor de los casos es a costa de mucho trabajo y de renuncia a las comodidades y al mínimo bienestar. Por eso, cuando vuelve a Portugal a pasar las vacaciones de verano o de Navidad, lleva cada año un coche nuevo, o al menos distinto al del año anterior.

La idea es siempre volver a la patria. En los últimos años se están concediendo ayudas económicas para que retornen definitivamente y en muchas ocasiones están surtiendo efecto. Pero en otros casos, sobre todo en emigrantes con más de cincuenta años, han cobrado las subvenciones y se han ido de nuevo.

Las áreas, un descanso que se agradece después de auténticas «palizas» de volante.

Se quejan de los precios y tienen problemas con el cambio de moneda. No pueden creer que el agua mineral cueste hasta 1.200 pesetas...

En su paso por España han tenido ocasión de hacer patente su desconfianza, probablemente justificada en algunos casos, debido al mal trato que se les dispensa. Desde que en 1980 comenzaron a habilitarse áreas de descanso para ellos (precisamente para evitar que durante la noche sufran la rapiña de bandas de desalmados), muy poco a poco han ido haciendo uso de ellas. Primero había que acercarse a ellos a ofrecerles ayuda, pero se enfadaban e incluso rompían los folletos informativos. El sistema de divulgación a través del relato de los propios usuarios que utilizaron estas áreas ha sido el mejor medio de propaganda. Persisten, sin embargo, las quejas de que la Guardia Civil les obliga a abonar en el acto las multas. Por eso rehúyen su presencia. Estas protestas son comunes a las de los emigrantes marroquíes. Discriminatorio o no, el Código de la Circulación recoge en el artículo 288 la forma de pago de las denuncias por infracciones cometidas por personas que no acrediten su residencia habitual en territorio español, que deberá efectuarse en el acto como depósito, a resultas del acuerdo que adopte la autoridad gubernativa y con las mismas garantías y derecho de recurrir que los residentes en España. Sin embargo, no parece que exista un abuso de sanción de ciudadanos extranjeros y solamente en el caso de infracciones muy graves, previstas en el artículo 289 del Código, que se extiende el correspondiente boletín de denuncia, con la particularidad de que si se abona en el acto (de lo contrario se inmoviliza el vehículo), se practica una reducción del 20 por 100, lo que no se hace con los residentes en España, quienes, además, pueden sufrir la retirada del Permiso de Conducción.

Texto y fotos: José Ignacio RODRIGUEZ
(Enviado especial)

Luis Ferreira, un portugués sin problemas

Luis Ferreira Sousa se fue a París hace quince años en busca de un mejor medio de vida. Tras una primera temporada de dificultades e inestabilidad encontró trabajo como soldador en una empresa parisiense. Desde que salieron de su pueblo, tanto él como su esposa calcularon que en siete u ocho años podrían volver a Portugal en unas condiciones económicas ventajosas.

Superados los primeros años duros, y ya con tres hijos, aún siguen en París. Pero no han renunciado a la vuelta a casa. Simplemente han alargado el plazo. Esperarán a que los niños terminen los estudios, que complementan con clases particulares de portugués. Viven bien, sin problemas económicos y perfectamente integrados en la sociedad francesa.

La distancia es larga y el viaje duro. Han salido a las seis de la mañana de París y doce horas más tarde charlaban con nosotros en el área de descanso de Burgos. Desconocían la existencia de estos servicios y una funcionaria de la Dirección General de Tráfico de Portugal le indica que pueden pernoctar en ellos. Luis Ferreira es un hombre abierto, desenvuelto, pero prefiere dormir en cualquier lugar del camino, como otros años. La funcionaria portuguesa está a punto de enfadarse e insiste en que puede utilizar el área de Tordesillas para pernoctar. Ferreira se lo promete de mala gana.

Salvo el cansancio y los problemas circulatorios, esta familia portuguesa nunca ha tenido ningún contratiempo a su paso por España. «Bueno sí, una vez que me detuvo la Guardia Civil porque, según ellos, había pisado la línea continua cuando venía otro vehículo. Tuve que pagar tres mil pesetas para evitar complicaciones.»

No quisieron que los fotografiásemos. Volvían a Portugal, porque había quedado sin empleo. Sus enseres se amontonaban en el pequeño camión.

Los Ferreira, como cualquier emigrante, ansían volver definitivamente a su país.

Luis Ferreira parte para Burgos, donde tomará la carretera N-620 hasta Tordesillas y de ahí, por la N-VI, entrará en Portugal por la frontera de Verín, para visitar allí a unos familiares.

Algunos tienen miedo

Quizá la familia Ferreira es un caso atípico. No tener problemas es raro en este discurrir continuo de emigrantes. En esta situación está una familia portuguesa que, después de veintitrés años, ha de trasladar todas sus pertenencias a Portugal porque la pequeña industria donde trabajaba el cabeza de familia ha quebrado. Van a aprovechar una ayuda que ofrece el Gobierno francés para retornar definitivamente a su patria.

Pero no les está resultando sencillo y lo cuentan. El rostro demacrado por el miedo y la vigilia de tres noches acentúa el dramatismo de la historia. Junto con su hermano y el conductor de un camión de mudanzas, que han contratado por 270.000 pesetas, salieron hace cuatro días de una pequeña ciudad francesa, próxima a la frontera con Bélgica, donde dejaron mujer e hijos, a los que tendrá que volver a recoger. Después de calamidades sin cuento, no les dejan pasar por Irún y les envían a Hendaya. De allí, de nuevo a Irún, donde tuvieron que hacer noche hasta que el jefe de la Aduana les autorizó el paso. No comprenden la existencia de un horario riguroso de aduana y nos muestran sus papeles «en regla». «Deben pensar que todo el mobiliario, todos los electrodomésticos y las cosas que forman parte de un hogar durante veintitrés años es contrabando.» Abre el portón del camión y nos muestra la carga inofensiva. Se acerca un vehículo de la Guardia Civil y el miedo se dibuja en su rostro mientras esperamos que se alejen.

Finalmente, hambrientos, sucios y desmoralizados, los tres hombres reanudan el viaje hacia la frontera con Portugal, donde temen que las dificultades van a continuar.

Mohamed encontró, por fin, a su chaval. Pero aún tenía que hacerse con la carta verde.

Mohamed busca a su hijo y la carta verde

La prole que sigue a Mohamed es numerosa, como las estrellas del cielo. Lleva un bebé enfermo y duda cuando se le ofrece asistencia médica. Finalmente la rechaza con la sonrisa en la boca. Cree que se le va a cobrar dinero, que se va a abusar de ellos. Está nervioso, pero sonríe sin cesar. Apenas habla francés. Dos años no han sido suficientes para poder aprenderlo.

En la frontera de Irún se les ha unido su hijo mayor, procedente de Inglaterra, con los consecuentes problemas, porque no llevaban la carta verde y la Guardia Civil les ha pedido que lo solucionen cuanto antes, dado que si tiene un accidente las complicaciones van a ser enormes. Se han puesto en contacto con una gestoría y les han dicho que ese trámite debieron hacerlo en el país de origen o en la propia frontera. Mientras anochece sobre el área de descanso de Briviesca, el Consulado de Marruecos no contesta a la llamada telefónica y en la Embajada no saben nada. Están muy apesadumbrados porque querían llegar esta noche a Algeciras para tomar el ferry a Tánger por la mañana.

Llevan mucho equipaje —«regalos para los amigos»— y temen que les roben durante la noche, porque saben que eso ocurre, a veces, en España. Mientras tanto, los niños preparan en el interior de los vehículos una algarabía impresionante. Falta un pequeño. Poco después aparece en los lavabos. Ahora pensamos en el pobre bebé que está enfermo, pero es inútil. Se niegan de nuevo a que le asistan. «Es muy poquito enfermo», se excusan y toman de nuevo la carretera. Tampoco han querido pernoctar aquí, lo harán en cualquier lugar del camino, en las proximidades de Burgos, donde mañana temprano esperan solucionar el papeleo.

Mohamed ya ha encontrado a su hijo, ojalá mañana consiga la carta verde y su bebé se recupere de su «poca» enfermedad.

José RUBIO

Areas de descanso

Reposo junto al asfalto

Razones de tipo práctico, social y humanitario han llevado a la Dirección General de Tráfico y organismos homólogos de Francia, Portugal y Marruecos, así como Cruz Roja y Media Luna marroquí, a intervenir de una forma positiva para que los emigrantes de estos países vecinos, con residencia laboral en Europa, lleguen a su destino con la mínima incidencia posible.

Las delegaciones de los cuatro países mencionados han acordado intensificar durante este año las actuaciones que vienen desarrollando desde 1980 para asegurar la circulación y potenciar las acciones de vigilancia, ayuda, información y divulgación, mediante la difusión de la adecuada propaganda y el establecimiento de unas áreas de descanso a lo largo del itinerario que estarán en servicio desde el 28 de junio hasta el 15 de septiembre.

Irún y Briviesca, para conductores portugueses y marroquíes; Torquemada (Palencia) y Tordesillas (Valladolid), para usuarios portugueses; La Cabrera (Madrid), Valdepeñas (Ciudad Real), Villafranca (Córdoba), El Cuadrejón y Algeciras (Cádiz), para emigrantes marroquíes, son los puntos en los que la Dirección General de Tráfico ha acondicionado unas áreas de descanso donde el usuario podrá informarse del itinerario, de los horarios de frontera, comer o pernoctar, al tiempo que dispondrá de sombra, mesas, agua, teléfono de emergencia, servicio de bar y, en algunos casos, restaurante, así como de la debida protección, vigilancia y asistencia médica y sanitaria. Funcionarios de las embajadas de Portugal y Marruecos colaboran con los de la Dirección General de Tráfico para dar un trato humanitario a los emigrantes y tratar de resolver la enorme problemática que conllevan.

Para el presente año, Tráfico ha invertido más de 100 millones de pesetas para las áreas de uso marroquí y 60 millones en las zonas de descanso para portugueses, con el intento de disuadirles para que no realicen un viaje peligroso y agotador en una sola jornada. En este sentido, se viene observando, durante el presente año, que las citadas áreas de descanso están siendo utilizadas por todo tipo de automovilistas, tanto nacionales como extranjeros, lo que sin duda debe contribuir de una forma muy positiva a un aumento de la seguridad en nuestras carreteras.

Las carreteras N-I y N-620, conocidas como «rutas de portugueses y marroquíes», cuentan para este año con una red de postes de socorro, a intervalos de dos kilómetros, que proporcionarán al au-

Las áreas de descanso buscan que la caravana se detenga y no recorra España de un tirón.

DATOS SIGNIFICATIVOS 1984

Vehículos marroquíes que atraviesan España: 50.000.
Vehículos portugueses que atraviesan España: Estimativamente superior.
Vehículos marroquíes que utilizaron las áreas de descanso: 17.000.
Vehículos portugueses que utilizaron las áreas de descanso: 13.000
Media de ocupantes por vehículo: 5.

Concentraciones masivas para embarcar o pasar frontera:
— Marroquíes: Algeciras.
— Portugueses: Salamanca y otros puntos.

Fechas de intenso tráfico:
— Primeros días de julio, inicio de la segunda quincena, finales del mismo mes y primeros días de agosto.

Países de procedencia:
Francia: 57,20 %.
Bélgica: 21,42 %.
Holanda: 14,89 %.
Alemania: 2,73 %.
Otros: 0,75 %.

Utilizan el área de descanso:
— Para comer: 30,32 %.
— Para dormir: 14,36 %.

Solicitan asistencia sanitaria: 3,92 %.

Solicitan información de itinerarios: 26,18 %.

ACCIDENTES MARROQUIES Y PORTUGUESES

Accidentes con víctimas desde el 15 de junio al 2 de septiembre de 1984

MARROQUIES				PORTUGUESES			
Accd.	Muert.	Her. Gra.	Her. Lev.	Accd.	Muert.	Her. Gra.	Her. Lev.
16	15	14	19	24	44	24	14

Causas más frecuentes: Velocidad inadecuada, invadir izquierda calzada, somnolencia. | **Causas más frecuentes:** Distracción, velocidad inadecuada, adelantamientos antirregla-

Accidentes con víctimas desde el 15 de junio al 2 de septiembre de 1983

MARROQUIES				PORTUGUESES			
Accd.	Muert.	Her. Gra.	Her. Lev.	Accd.	Muert.	Her. Gra.	Her. Lev.
21	37	49	21	18	21	27	11

Causas más frecuentes: Distracción, invadir izquierda calzada. | **Causas más frecuentes:** Distracción, adelantamientos antirreglamentarios, invadir izquierda de la calzada.

tomovilista una mejor asistencia, tanto mecánica como sanitaria. Estos postes SOS están conectados las veinticuatro horas del día a dos centrales, ubicadas en Burgos y Salamanca, para los tramos Miranda-Burgos en la N-I y Burgos-Venta de Baños, y Tordesillas-Salamanca en la N-620, respectivamente.

En los accesos a Algeciras, por la N-340, se han establecido unos filtros para encauzar la avalancha de vehículos marroquíes hacia las zonas de acampada. Un servicio de autobuses campamento-ciudad, un puesto de venta de comestibles y bebidas, a precios inferiores de mercado para evitar los abusos y picarescas de otros años, además de una adecuada protección por parte de las Policías Nacional y Municipal, harán menos ingrata la espera, ya con vistas al mar, para el embarque hacia Ceuta o Tánger. Se pretende que la espera sea mínima y promocionar al mismo tiempo el uso de las áreas de descanso por medio de la puesta en venta de billetes en las áreas de Valdepeñas y Villafranca para los ferrys de Isnasa y Transmediterránea. Los compradores de estos billetes tienen prioridad de embarque.

En el caso de los vehículos portugueses, si bien se produce una gran afluencia en momentos y lugares determinados, como Salamanca, el acceso a la frontera es más disperso, por varios puntos, y no se producen especiales problemas de concentración. Según un informe, referido al pasado año, elaborado por la Jefatura Provincial de Tráfico de Salamanca, se advierte que el tráfico hacia Portugal discurrió de forma gradual y escalonada, características repetidas en los movimientos de regreso. Por otra parte, se aprecia un incremento de vehículos con matrícula francesa y disminución de los que llevan siglas alemana, belga, holandesa, británica, suiza o luxemburguesa.

Respecto a los conductores, se destaca su mayor juventud, mejor conocimiento del Código, menor cansancio y, en la parte negativa, la costumbre casi general de circular con las ruedas de la parte izquierda de sus vehículos demasiado próximas a la línea del eje longitudinal de la vía.

José RUBIO

La Cabrera, próxima a Madrid, espera la llegada de los emigrantes marroquíes por la N-I.

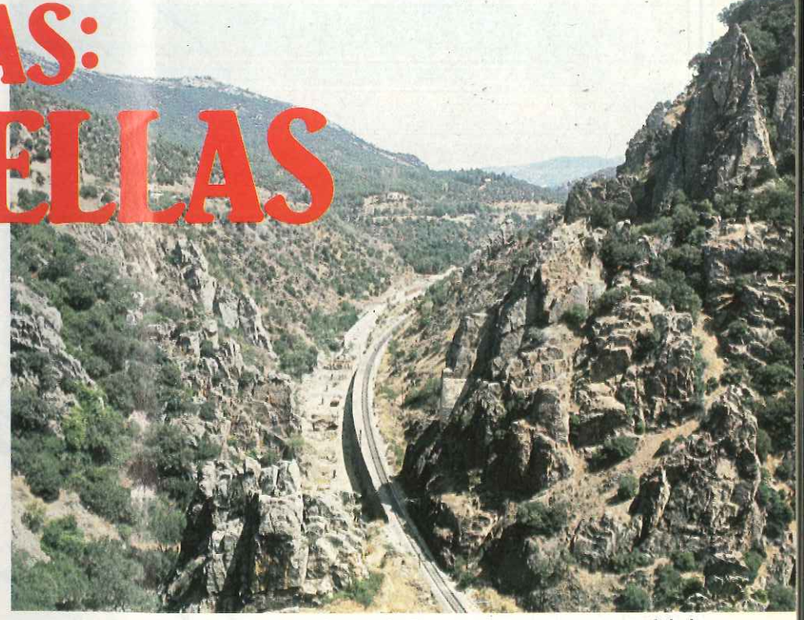
José RUBIO

El área de Tordesillas es utilizada por viajeros de distintas nacionalidades, que reciben todo tipo de información.

SERVICIOS DE LAS AREAS

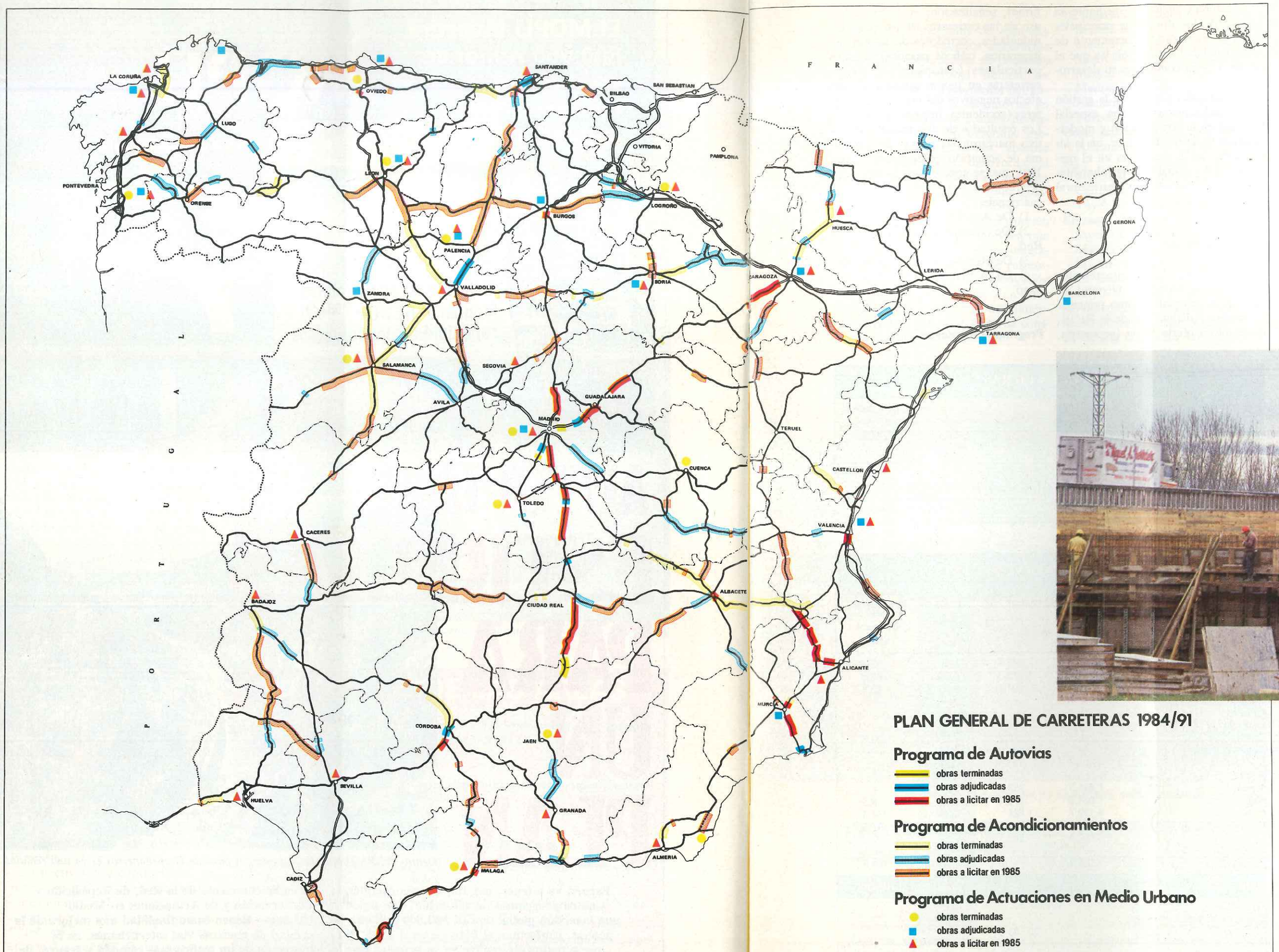
- Unidades móviles o casetas de información (en Irún y El Cuadrejón-Cádiz), o instalaciones fijas (las demás áreas).
- Servicio de vigilancia.
- Agua, luz, servicios higiénicos, disponibilidad para comer (bancos, mesas, aparcamiento con sombra).
- Teléfono para emergencias.
- Disponibilidad de bar o restaurante en algunos casos.
- Despacho de billetes para los ferrys Algeciras-Marruecos en las áreas de Valdepeñas y Córdoba.
- Asistencia sanitaria de primeros auxilios y coordinación para traslado de heridos y enfermos en ambulancia.
- Servicio de información sobre itinerarios, carreteras, hoteles, talleres, etcétera.
- Contacto permanente con consulados.

AUTOVIAS: ESTRELLAS PARA UN PLAN



Dentro del Programa de Autovías, el paso de Despeñaperros es ya una realidad.

España va a tener, por fin, buenas carreteras. Cuatro programas de actuación, que suponen una inversión global de casi 800.000 millones de pesetas, conforman el Plan General 1984-1991, que actualmente realiza en su primera fase la Dirección General de Carreteras, del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU). Estos cuatro programas —de autovías de Acondicionamiento de la Red, de Reposición y Conservación y de Actuaciones en Medio Urbano— tienen como finalidad una mejora de la calidad de nuestras vías interurbanas, en la búsqueda de un tráfico más cómodo y seguro, de una mayor fluidez entre las regiones y de un rendimiento má adecuado de las inversiones en la materia.



Para mayor claridad del plano no se incluyen en el mismo las actuaciones del Programa de Reposición y Conservación.

PLAN GENERAL DE CARRETERAS 1984/91

Programa de Autovias

- obras terminadas
- obras adjudicadas
- obras a licitar en 1985

Programa de Acondicionamientos

- obras terminadas
- obras adjudicadas
- obras a licitar en 1985

Programa de Actuaciones en Medio Urbano

- obras terminadas
- obras adjudicadas
- obras a licitar en 1985

Antes de iniciarse el proceso de transferencias a las comunidades autónomas en cuestión de carreteras, la Dirección General de Carreteras, del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, tenía a su cargo un total de 81.171 kilómetros, de los 317.763 que componen todas las vías públicas españolas. La titularidad del resto pertenecía a otros organismos de la Administración Central y Local. Pero una vez finalizado ese proceso de transferencias en 1984, han quedado bajo la gestión de la DGC únicamente 20.107,900 kilómetros, que son los que conforman la denominada Red de Interés General del Estado (RIGE).

En la actualidad, por lo tanto, la RIGE constituye apenas el 25 por 100 de la antigua red estatal, por el que sin embargo circula el 60 por 100 del tráfico que aquélla tenía. Pero, ¿qué

criterios se siguieron a la hora de las transferencias y, en consecuencia, para configurar esa Red de Interés General? Concretamente, se entendió que ésta debía incluir los siguientes itinerarios:

— Los de tráfico internacional.

— Los de tráfico nacional que soportasen tráficos de largo recorrido, gran volumen de transporte pesado o carga apreciable de mercancías peligrosas.

— Los de acceso a puertos y aeropuertos de interés general.

— Los de acceso a los principales pasos fronterizos.

De este modo, se conseguía la comunicación de las poblaciones y centros de actividad económica más im-

portantes; se tendía hacia una malla cerrada y homogénea, equilibrada entre las distintas comunidades autónomas, y se iba hacia la evitación de una estructura radial, mediante el establecimiento de ejes Norte-Sur y Este-Oeste, alternativos a los que ahora soportan las mayores intensidades de tráfico (Carreteras Radiales).

Una red única

Para dar coherencia a las actuaciones de mejora en estas carreteras era necesario canalizar la gestión a través de un Plan General que, por otra parte, venía ordenado por ley desde 1974. Pero ese plan debería contemplar a todas las vías como integrantes de una red única, lo que hacía necesario asegurar la continuidad y la conexión de sus elementos. De ahí nació en 1983 el Avance del Plan General de Carreteras, ahora en la primera fase de realización, con un cuádruple carácter y un triple objetivo.

En cuanto al carácter que guió al Plan, fue concebido como:

a) Documento integrador del conjunto de actuaciones en la red estatal de carreteras, lejos de los anteriores planes fragmentarios, como el de Autopistas, el REDIA, etcétera.

b) Instrumento de articulación de los planes de las distintas titularidades, y en particular de la Administración Central y de las autonómicas.

c) Elemento de coordinación con las actuaciones en el resto de las infraestructuras de transporte.

d) Elemento de coordinación, asimismo, con las actuciones en materia de política territorial, económica y social, tendente a un equilibrio regional.

Y, respecto a los objetivos que inspiraron al Plan, hay que tener muy en cuenta que éste no considera las carreteras como hasta hace poco —es decir, únicamente desde el punto de vista del tráfico—, sino que la contempla tanto a través de aquél como del transporte motorizado al que prestan servicio y del territorio que atraviesan. Con estas premisas, ese triple objetivo que hemos apuntado se agrupa en estos grandes rasgos:

1) **Tráfico.** Adecuación del servicio de la red a la demanda del transporte, mejora de la seguridad vial y homogeneización de las condiciones de la circulación en itinerarios completos, reduciendo al mismo tiempo el impacto del tráfico de paso en los núcleos de población.

2) **Territorio.** Búsqueda de mayor fluidez de las comunicaciones entre las diferentes regiones, mediante la mejora de los itinerarios principales de larga distancia y el incremento de la accesibilidad a zonas en las que el déficit de ésta condicione su desarrollo.

3) **Economía.** Mejora de la gestión de la Administración, con especial hincapié en la conservación y modernización de la red existente, en la integración de las carreteras en el medio natural y social y en la rehabilitación del patrimonio infraestructural histórico.

Cuatro programas

Partiendo de los planteamientos expuestos, la Dirección General de Carreteras se planteó como principio un análisis y diagnóstico de la RIGE, en cuanto a oferta viaria (geometría, firmes, señalización, accesibilidad), a uso de las carreteras (flujos entre comunidades, corredores de transporte, itinerarios, tráficos pesados), a casos particulares (autopistas de peaje, carreteras en medio urbano) y a los efectos negativos del uso de las carreteras (accidentes, impacto ambiental). Los resultados de ese análisis exhaustivo marcaron las pautas del programa de actuación en el período 1984-1991, que se concretó en cuatro grandes programas, a realizar en dos fases cuatrienales:

1) De Autovías.
2) De Acondicionamiento de la Red.
3) De Reposición y Conservación.
4) De Actuaciones en Medio Urbano.

Programa de Autovías

EL PLAN EN CIFRAS

Programas 1984-1991	Millones de pesetas
Autovías	302.000
Acondicionamiento de la Red	264.000
Reposición y Conservación	140.000
Actuaciones en Medio Urbano	90.000
Total	796.000

RED DE INTERES GENERAL DEL ESTADO

Comunidad Autónoma	RED ESTATAL (Km) (1) Año 1980	Año 1984	(B/A)	Km. Autopista Peaje Red Estatal 1984
Andalucía	12.094,4	2.565,8	0,21	93,4
Aragón	7.234,4	1.878	0,26	162,6
Asturias	2.629,1	604,5	0,23	18,8
Baleares	1.341,6	—	—	—
Canarias	1.718,2	—	—	—
Cantabria	1.511,2	387,4	0,26	—
Castilla-León	15.288	3.888,9	0,25	209,6
Castilla-La Mancha	11.186,7	2.908,3	0,26	—
Extremadura	4.404,7	1.194	0,27	—
Madrid	1.863,9	439,5	0,24	13
Murcia	1.691,3	353,6	0,21	—
Rioja	1.028,9	276,4	0,27	118,5
C. Valenciana	4.139,7	1.284	0,31	284,3
Cataluña	5.953,8	1.153,2	0,19	487,5
Galicia	6.462,8	1.505,5	0,23	91,4
Navarra (2)	—	—	—	40,5
País Vasco (3)	1.126,9	—	—	184,6
TOTAL ESPAÑA	79.631,7	18.439,1	0,23	1.704,2(4)
TOTAL ESPAÑA CON AUTOPISTAS DE PEAJE		20.143,3		

(1) Sin autopistas de peaje. (2) Todas las carreteras eran forales, tramo correspondiente A-68. (3) Sin carreteras forales. (4) No incluye Autopista de Navarra (101 km.).

Dentro del programa de Autovías se desarrollan aquellos itinerarios aconsejados por razones de demanda y equilibrio territorial, siempre de acuerdo con la estructuración del Estado, las autopistas y las autovías en servicio y la demanda actual y prevista en los mismos. El programa pretende, en líneas generales, abordar itinerarios completos, aprovechar al máximo las infraestructuras existentes y mejorar la rentabilidad de las grandes infraestructuras en servicio.

El programa prevee la construcción de 2.600 kilómetros de autovías, que se llevarán a cabo en distintos itinerarios completos, en tramos de carretera que constituyen una prolongación de autopistas ya existentes y en otros tramos que se encuentran actualmente congestionados. Así, pues, se construirán las siguientes autovías:

De itinerarios completos
- Madrid-Burgos.
- Madrid-Zaragoza.
- Madrid-Valencia y Alicante.
- Madrid-Sevilla.
- Madrid-Badajoz.
- Adanero-Tordesillas-Benavente.
- Burgos-Valladolid-Tordesillas.

Como prolongación de autopistas
- Alicante-Murcia-Puerto Lumbreras.
- Murcia-Cartagena.
- Campomanes-Oviedo.
- Tuy-frontera con Portugal.

En zonas congestionadas
- Santander-Torrelavega.
- Málaga-Algeciras.
- Madrid-Toledo.

La finalidad de este programa de autovías se centra en la reducción de los desequilibrios regionales de la red de carreteras; en llegar a una red estatal de alta capacidad, complementando las autopistas y autovías actualmente en servicio; en aumentar la seguridad vial y disminuir los tiempos de recorrido y en aprovechar al máximo las carreteras existentes, con el objeto de reducir costes. En él se invertirán, desde 1984 a 1991, un total de 302.000 millones de pesetas.

Programa de Acondicionamiento de la Red

El Programa de Acondicionamiento de la Red, que se llevará a cabo sobre 7.172 kilómetros, busca la modernización de los itinerarios de larga distancia no incluidos dentro del programa de autovías. Las actuaciones serán muy diversas, según las características topográficas del terreno, la anchura de la calzada, el radio de las curvas, etcétera. Pero, de cualquier modo, en toda la red objeto de este programa la anchura mínima de la calzada y de la plataforma será de 7 y 9 metros, respectivamente.

Asimismo, dentro de este programa se incluye la construcción de más de 200 variantes o desvíos en otros tantos núcleos de población menores de 50.000 habitantes, por los que atraviesan los 1.172 kilómetros en los que se va a actuar.

La valoración de este programa, de Acondicionamiento se eleva a 264.000 millones de pesetas, que significarán,

Aranjuez: las obras de construcción de su variante darán comienzo este mismo año.

LA RED, FINALIZADO EL PLAN (1991)

Tipo de carreteras		Situación inicial (km.)	Situación final (km.)
Autopista (peaje y libres)*	1.820		1.930
Autovías y desdoblamientos	483		3.082
Carreteras ⩾ 9 metros	8.389		11.526
Carreteras < 9 metros	9.281		3.584

* No incluye autopista de Navarra (101 km.).

La variante de Jaén, ya en servicio, ejemplo de realizaciones dentro del programa de Actuaciones en Medio Urbano.

por otra parte, la reducción de un 10 a un 15 por 100 en la peligrosidad de las zonas de actuación.

Programa de Reposición y Conservación

En el Progama de Reposición y Conservación se presta especial atención a los itinerarios no comprendidos en los dos antes expuestos, con cuatro tipos de actuaciones: mejora de la pavimentación en 7.228 kilómetros, conservación ordinaria y acciones puntuales, mejora de la seguridad vial y señalización. Gran parte de ellas se realizan ya dentro de la primera fase de desarrollo del Plan General, destacando el conjunto de actuaciones destinadas a reducir el número de accidentes en las intersecciones y tramos más peligrosos, que significarán, entre otras mejoras, la supresión de 80 pasos a nivel.

Se puede estimar que las actuaciones dentro de este tercer programa reducirán la peligrosidad en un 10 por 100, al tiempo que significarán una inversión de 140.000 millones de pesetas.

Programa de Actuaciones en Medio Urbano

Finalmente, el Programa de Actuaciones en Medio Urbano conlleva la actuación en 61 poblaciones —bien para garantizar la continuidad de itinerarios, bien para mejorar accesos—, así como en los accesos a los puertos y aeropuertos de competencia del Estado que precisan una actuación.

Las inversiones en este capítulo ascenderán a 90.000 millones de pesetas.

El Plan, al día

En la actualidad está en plena realización la primera fase de los cuatro programas de actuación que componen el Plan General. Algunas obras ya han sido finalizadas, otras se hallan en ejecución y unas terceras, próximas a iniciarse. Veámoslas programa a programa, aunque no en su totalidad, puesto que citarlas una a una sería demasiado prolijo:

Programa de Autovías. Se hallan finalizadas, entre otras, las variantes de Despeñaperros y de Parla. En ejecución, la autovía Santander-Torrelavega, las Rondas de Córdoba, los desdoblamientos Palencia-Valladolid y Getafe-Parla y las variantes de Alcalá de Henares, La Guardia, Puerto Lápice y Dueñas. A iniciar en 1985, los desdoblamientos de Meco-Guadalajara, Trijueque-Intersección C-204, San Agustín de Guadalix-Venturada, La Guardia-Madridejos y Valdepeñas-Almuradiel, las variantes de Aranjuez y Valdepeñas y las Rondas de Murcia.

Programa de Acondicionamientos. Están ya en servicio las variantes de Betanzos, San Carlos de la Rápida y Oropesa del Mar; se finalizarán este año las de Benidorm, San Fernando, Tarifa, Motril, Hellín, Vendrell y Alumbres, y se van a contratar, entre otras, las de Reinosa, Linares, La Roda y Lorca.

Se están acondicionando, asimismo, los tramos Campillo de Arenas-Embalse de Cubillas (N-323), Almuñécar-Salobreña (N-340), Luarca-Vegadeo, variantes sobre el río Eo (N-634), Puerto de Monrepós (N-330), Daroca-Paniza (N-330), Túnel de Viella-Frontera con Francia (N-230), etcétera.

Programa de Reposición y Conservación. En 1984 se ejecutaron 32 proyectos y en la actualidad están en construcción otros 28 y casi 25 se encuentran aprobados técnicamente.

Programa de Actuaciones en Medio Urbano. Están ya en servicio la Ronda Oeste de Málaga, la variante de Jaén, el acceso a Carbonera, el I Cinturón de Palencia, el desdoblamiento Pontevedra-Marín, la circunvalación Este de Logroño y la reconstrucción del Puente de los Tres Ojos, de Madrid (M-30).

En fase de ejecución destacan el desdoblamiento Venta de Baños-Palencia, el acceso Sur de Zamora, dos tramos del cinturón litoral de Barcelona, el desdoblamiento y acceso a La Coruña, por Plaza de Madrid-Alto de Elviña y el nudo Sur de Madrid.

Finalmente, se va a iniciar la construcción de la variante y accesos a Granada, el acceso al Puerto de Raos (Cantabria), la Ronda de Toledo, los accesos a Huelva, el tramo Santiago Norte-Santiago Sur y la primera fase de la circunvalación a Valencia.

P. A.
Fotos cedidas por el MOPU

Tráfico DEL MOTOR

Una ruta de ocho años

El automóvil, ante la CEE

El 1 de enero de 1986, España será miembro de pleno derecho de la CEE tras la firma del tratado de adhesión que se realizó el pasado 12 de junio y que puso fin a un largo período de negociaciones, que se iniciaron en 1962 y se formalizaron hace ocho años. ¿Qué va a suponer esta incorporación para nuestro país? Es difícil hacer predicciones o aventurar hipótesis y más si tenemos en cuenta las infinitas variables que pueden incidir en esta unión. Lo que sí es cierto es que el período de adaptación negociado por los responsables se hacía del todo imprescindible para nuestro país, ya que la competitividad de la CEE habría creado el caos o habría hundido nuestra maltrecha economía.

ASÍ VEN EL 205 DIESEL

LOS COCHES SUBIERON UN 4 POR 100

El sector del automóvil es uno, como tantos otros, de los que se van a ver impactados por la agresividad de la industria de la automoción de la CEE, a pesar de que en este caso se encuentra fuertemente integrado en la Comunidad desde hace años, habida cuenta de las exportaciones realizadas y que para finales de este año se espera superen el 60 por 100 de la producción nacional.

Es evidente que esta importante cifra de automóviles, que se aproxima a los 700.000, implica un conocimiento profundo de ese mercado, así como la perfecta homologación de nuestros vehículos con los fabricados en la Comunidad.

¿Cuáles son entonces los problemas que se plantean? El principal de ellos no es otro que la resolución de la grave caída de la demanda interna que actualmente soporta el sector y que según la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) se agravará con nuestra entrada en la CEE.

Una década de crisis

Fue 1977 el año dorado de este sector en nuestro país, ya que en aquellas fechas se producía la venta de más de 600.000 vehículos que auguraba un futuro esperanzador. Desde entonces hasta las fechas en las que nos encontramos, el retroceso de la demanda ha ido en aumento, situándose en niveles cercanos al 22 por 100 de los conseguidos por aquellas fechas. Cerca de una década, en la que la industria del sector del automóvil no ha sabido o no ha podido encontrar las soluciones que le sacaran de una crisis que está haciendo estragos no sólo en nuestro país y recuperar o estabilizar de algún modo el ritmo de crecimiento necesario.

Según los expertos, la sobrecapacitación, las abultadas plantillas así como las fallidas previsiones han sido las causas por las que la industria del sector en nuestro país se encuentra sumergida y se deben encontrar las soluciones que palien de algún modo esta integración para que el trauma sea el menor posible.

Una unión aduanera

La supresión de las fronteras ha sido de siempre una obsesión para la Comunidad y a lo que ha dedicado la mayor parte de su esfuerzo legislativo.

El acuerdo España-CEE contempla una aproximación gradual del arancel español a los niveles del Arancel Comunitario o TEC (Tarifa Exterior Común). Esta aproximación se efectuará de forma progresiva a lo largo de ocho años, siendo el primero de enero del octavo año, es decir, el 1 de enero de 1994, cuando se igualen ambos sistemas arancelarios.

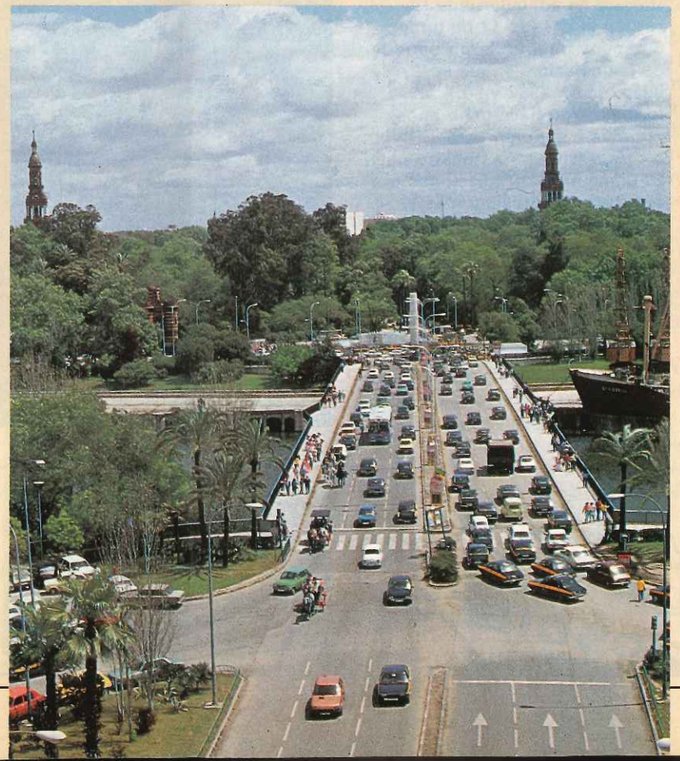
Esta progresiva caída de los aranceles aduaneros españoles va a suponer un aumento de la participación en nuestro mercado de los vehículos fabricados por la industria comunitaria, que en la actualidad se sitúa en torno al 12 por 100 y que según los expertos es previsible se sitúe en cuotas que oscilen entre el 23 y 25 por 100, lo que consecuentemente irá en detrimento de los fabricantes españoles ya que, además de este desarme arancelario, se combinará con el llamado sistema de contingentes o cupos.

Tras el ingreso de España en la CEE, se pondrá en marcha un sistema por el cual los países comunitarios podrán ampliar paulatinamente sus exportaciones a nuestro país. El volumen de coches que se importarán en 1986 será entonces de 32.000 unidades; las previstas en 1987 se ampliarán a 36.000 y en 1988 el cupo se elevará hasta las 40.000 unidades. En estos momentos el cupo estaba situado en 15.000 vehículos. Este acuerdo prevé, también, que España rebajará la carga del arancel a los coches comunitarios hasta el 17,4 por 100 desde el 37 por 100 ahora en vigor.

Pero los fabricantes comunitarios no van a poder exportar estos cupos de la forma y manera que a ellos les interese, ya que en las negociaciones previas a nuestra entrada en la CEE los responsables españoles establecieron la norma junto con sus colegas de la Comunidad, teniendo en cuenta la idiosincrasia de la industria española. De esta manera, para 1986 la distribución será de la siguiente manera: 3.000 vehículos de menos de 1.275 centímetros cúbicos; 13.000 entre 1.275 c.c. y 1.990 c.c.; 11.000 unidades entre 1.990 y 2.600 c.c., y 1.000 unidades reservadas para los vehículos de más de 2.600 c.c. La Comunidad se reserva las 4.000 unidades que restan para repartirlas entre sus distintos países miembros.

EL IVA EN LA COMUNIDAD

	Normal	Automóvil
Francia	18,6	33,33
Italia	18,0	20,00
Alemania	14,0	14,00
Bélgica	19,0	25,00
R. Unido	15,0	24,58
España	12,0	33,00



El IVA

Uno de los puntos más conflictivos con los que se va a enfrentar este sector industrial con la entrada en la Comunidad va a ser la implantación del Impuesto del Valor Añadido (IVA), que según la Administración y desde el punto de vista de la gestión simplificará de forma notable el sistema fiscal español, ya que absorberá a cerca de 24 tributos que en la actualidad se aplican.

Concretando, en el sector que nos ocupa, el IVA sustituiría de forma más racional a impuestos como el ITE, el impuesto de Lujo o el Impuesto de Compensación de Gravámenes, entre otros.

El IVA, con el que la Administración española va a gravar el sector del automóvil es del 33 por 100, el más alto de los tres básicos previstos.

Teniendo en cuenta que se han previsto tres tipos básicos de IVA, no es razonable que se aplique el mayor a la totalidad de los automóviles, ya que si bien existen vehículos a los que se les puede considerar de lujo y deberían llevar el tipo más alto, también existen los llamados utilitarios o los más bajos de gama a los que se les podría aplicar el reducido.

Para algún sector del automóvil sería lógico que este impuesto se aplicara de forma progresiva y escalonada, gravando de forma más importante a los automóviles de alto «standing» con el 33 por 100, a los modelos intermedios con el 12 por 100 y, por último, el tipo del IVA reducido, es decir, del 6 por 100 a los vehículos más baratos.

ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes) ha puesto precisamente su grito en el cielo por la aplicación de este 33 por 100, alegando una clara discriminación hacia el automóvil y aduciendo, además, que se pierde una oportunidad de oro para la posible reactivación del sector. La Asociación Nacional de Fabricantes había sugerido que el tipo impositivo ideal para aplicar fuera más reducido y que se encontrara en el término medio de los aplicados en el resto de la CEE. Sólo en Francia se aplica el tipo incrementado del 33 por 100.

Las gasolinas y el sector de los componentes

Los combustibles también se verán afectados por esta «unión». La desaparición de los monopolios se realizará en un plazo de siete años y las multinacionales podrán abrir sus propias gasolineras. Esto redundará en beneficio de los usuarios españoles, ya que todas y cada una de las gasolineras instaladas en nuestras carreteras tendrán que incentivar a los automovilistas para que utilicen sus instalaciones.

La calidad de nuestros carburantes también ha tenido que adaptarse a la normativa comunitaria y los efectos ya los hemos captado los usuarios con la nueva implantación de dos nuevos tipos de octanajes en las gasolineras de nuestro país. La normal, de 90 octanos, pasa a tener 92 octanos y la súper sube su octanaje de los 96 de antes a los 97 de ahora.

El contenido de plomo también tandrá que ser reducido. En la actualidad, en nuestras gasolinas es de 0,65 gramos por litro. El 1 de enero de 1986 no podrán tener más de 0,15 gramos por litro. Esto no sólo repercutirá en beneficio de los motores, sino que los escapes de los vehículos réducirán la emisión de plomo al medio ambiente.

Un sector íntimamente ligado al automóvil es el de los equipos y componentes, que ocupa, por derecho propio, un lugar destacado en el conjunto europeo. Durante el período transitorio tendrá el mismo trato que el resto de la industria. El único beneficio es que durante los tres primeros años la CEE le permitirá que el 60 por 100 de los equipos y componentes instalados en los coches fabricados en España sea de origen nacional.

El inconveniente más importante que van a encontrar estas industrias es la tendencia que tienen los fabricantes de componentes europeos, por razones más políticas que económicas, de decidir las compras de esas piezas en sus propios países en detrimento de la industria española; a pesar de que este sector dispone en nuestro país de modernísimas plantas, que en su mayor parte (86 por 100) pertenecen a grupos multinacionales, por lo que esperamos que el efecto «impacto» de la entrada en la CEE sea amortiguado.

Todo lo anteriormente expuesto puede dar una ligera idea de lo que espera a la industria del automóvil española ante la integración en la CEE. Los fabricantes deben prepararse para este choque.

Ni los coches ni las gasolinas serán mś baratos, ya que en todo caso existen además parámetros extracomunitarios como el dólar, que con sus fluctuaciones impediría una hipotética reducción de precios.

De momento todo es una incógnita, pero aun así el futuro parece esperanzador.

Alejandro MOLINS

REDUCCION DEL ARANCEL ADUANERO

Fecha	%
1-III-1986	10
1- I-1987	12,5
1- I-1988	15
1- I-1989	15
1- I-1990	12,5
1- I-1991	12,5
1- I-1992	12,5

1- I-1993 ... España aplicará íntegramente el arancel aduanero común y el arancel unificado CECA.

ASÍ VEN EL 205 DIESEL

EL 205 diesel, un coche presentado recientemente en nuestro país, estrena esta sección de «Así ven el...», que no pretende otra cosa que una información a nuestros lectores de lo más actual sobre los nuevos modelos de vehículos que salen en nuestro mercado. Y qué mejor noción pueden tener que ver lo que opinan sobre todas sus características los especialistas de las revistas del motor, a los que esperamos se añadan próximamente los de otras publicaciones, con cuyo juicio puedan sacar ustedes sus propias conclusiones.

En esta ocasión, como verán por las puntuaciones, el modelo que presentamos, en las que serán habitualmente páginas centrales de TRAFICO, pasa sobradamente el examen, incluso en un aspecto que nos preocupa sobremanera como es el de la seguridad.

Autopista

Estética	7
Acabado	6
Habitabilidad	8
Comodidad	6,5
Instrumentación	5
Maletero	6
Accesorios	6
Luces	7
Estabilidad	8
Suspensión	7
Ruedas	7
Frenos	8
Potencia	9
Elasticidad	8
Cambio	6
Aceleración	8
Velocidad punta	8
Consumo	8
Seguridad	8
NOTA:	**7,1**

Comentario: El Peugeot 205 SRD ofrece una combinación ideal. Prestaciones y comportamientos de un gasolina, junto a unos consumos de diesel. A pesar de las pequeñas pegas de una dirección pesada, su maletero reducido, hoy por hoy es el polivalente diesel más interesante del mercado.

LO BUENO

— Mecánica excepcional.
— Comportamiento noble.
— Consumos ajustados.

LO MALO

— Dirección pesada.
— Maletero reducido.
— Interior caluroso.

Autopista

Estética	7
Acabado	8
Habitabilidad	7
Comodidad	7
Instrumentación	8
Maletero	5
Accesorios	6
Luces	7
Estabilidad	9
Suspensión	9
Ruedas	7
Frenos	8
Potencia	8
Elasticidad	8
Cambio	7
Aceleración	6
Velocidad punta	7
Consumo	9
Seguridad	8
NOTA:	**7,3**

Comentario: El Peugeot 205 diesel viene a reforzar la gama ofrecida al usuario español con un vehículo que une a su excelente potencia y comportamiento un consumo francamente excepcional.

LO BUENO

— Consumo.
— Rendimiento motor.
— Comportamiento.

LO MALO

— Dirección pesada.
— Plazas traseras justas.
— Precio.

Motor 16

Estética	8
Acabado	7
Habitabilidad	8
Comodidad	8
Instrumentación	6
Maletero	7
Accesorios	7
Luces	8
Estabilidad	9
Suspensión	9
Ruedas	9
Frenos	8
Potencia	9
Elasticidad	9
Cambio	9
Aceleración	8
Velocidad punta	9
Consumo	10
Seguridad	8
NOTA:	**8,2**

Comentario: Con el 205 diesel llega la culminación de los pequeños coches movidos por motor diesel. Hace sólo tres años era impensable que un coche movido por motor de combustión funcionase con esta facilidad de conducción y nivel de prestaciones. Y hoy, cualquiera de ellos, pero muy especialmente este pequeño «Peugeot» movido por un excepcional motor del grupo PSA, pueden hacerlo.

LO BUENO

— Elasticidad motor.
— Confort de marcha.
— Prestaciones.

LO MALO

— Precio.
— Terminación.

Velocidad

Estética	9
Acabado	8
Habitabilidad	8
Comodidad	8
Instrumentación	7
Maletero	6
Accesorios	7
Luces	8
Estabilidad	9
Suspensión	8
Ruedas	8
Frenos	8
Potencia	9
Elasticidad	8
Cambio	8
Aceleración	8
Velocidad punta	9
Consumo	10
Seguridad	9
NOTA:	**8,1**

Comentario: Es un modelo muy tipificado como coche de empleo económico y, sin embargo, con prestaciones de coche de gasolina rápido, razón por la cual su fabricante espera ser líder de ventas en su segmento, para lo cual cuenta con todos los merecimientos. Como coche urbano cuenta con muchas posibilidades por su buena maniobrabilidad y tamaño reducido. En suma, un vehículo muy interesante, con un precio adaptado para tratarse de un diesel, siempre más caros como es sabido.

LO BUENO

— Motor.
— Estabilidad.
— Seguridad.

LO MALO

— Instrumentación escasa.
— Asientos poco envolventes.
— Maletero insuficiente.

LOS COCHES, MAS CAROS

Pese al reciente aumento de los precios de los coches —algunas marcas los habían elevado hace escasos dos meses— las distintas casas comerciales que operan en nuestro país vuelven a la carga y sorprenden con una nueva subida, que en general oscila en torno al 4 por 100. Algunas casas han optado por la subida lineal, mientras otros lo han aplicado según modelos, aunque con mínimas diferencias, que van desde el 3,5 al 4,2 por 100.

Las casas comerciales discrepan de la idea generalizada entre los usuarios sobre lo exagerado de estos aumentos tan seguidos y los justifican argumentando que «todo sube y también tienen que subir los coches». Para la Peugeot y General Motors, por ejemplo, «el aumento de los precios de los coches no ha subido ni tan siquiera el índice del coste de la vida», mientras en Seat aseguran que «estamos devolviendo la inflación que nos llega» y en la Renault argumentan los 50.000 millones de pérdidas que tiene el sector «y no queda otro remedio».

Otro de los problemas que se plantean es la mayor competencia que va a suponer la entrada de España en el Mercado Común, situación esta que mantiene en expectativa a todo el sector.

RAMÓN, con humor

Los coches antiguos pasarán inspecciones obligatorias

Habrá facilidades para poder cambiar

Este próximo mes de septiembre está prevista la celebración de una reunión entre responsables de la Dirección General de Tráfico, el Ministerio de Industria y las distintas comunidades autónomas, de cara a buscar soluciones para poder llevar a cabo, de forma fluida y fácil, inspecciones anuales para vehículos con una antigüedad de ocho años, que en breve será con carácter obligatorio. Se calcula que en España, el 47 por 100 del parque de turismos tiene una antigüedad superior a diez años, cifra que aumenta hasta el 50 por 100 para el parque de camiones y al 64 para los autobuses. Esta antigüedad se ve agravada en el caso de los turismos, pues actualmente no están obligados a pasar ninguna inspección técnica obligatoria. De hecho, cuando se han llevado a cabo inspecciones voluntarias, los resultados han sido, como publicamos en nuestro anterior número, bastante preocupantes.

Paralelamente a esta propuesta de la DGT, el mismo organismo propicia otras tendentes a conseguir incentivos tributarios y crediticios para vehículos con más de diez años y que sean dados de baja, en definitiva, para renovar el parque: desde ofrecer la posibilidad de pago fraccionado del impuesto de lujo (sin recargo) durante las anualidades que dure el pago del vehículo y en dos anualidades en caso de compra no aplazada, a la posibilidad de que las financieras puedan ampliar sus plazos hasta los cuarenta y ocho meses, posibilidad de que algunas entidades bancarias establezcan líneas de crédito ventajosas para esta circunstancia así como que los propios fabricantes hagan ofertas ventajosas para quienes decidan cambiar su viejo vehículo por uno nuevo.

Para más adelante, Tráfico plantea añadir a estas posibilidades la de descuentos tributarios o exenciones en determinados casos.

Algunas de estas medidas podrían entrar en vigor este mismo año y se considera que podría proporcionar numerosos puestos de trabajo.

José RUBIO

BOLETIN DE SUSCRIPCION GRATUITA

Don .....,
de profesión .....,
con domicilio en ....., provincia de .....,
calle o plaza ....., número .....,
código postal .....,

desea recibir la revista TRAFICO, editada por la Dirección General de Tráfico, a partir del mes de ..... de 198....., y durante un año.

....., a ..... de ..... de 1985

Firma,

Recorte y envíe este boletín a revista TRAFICO
C/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid.

La Dirección General de Tráfico comenzó a editar, desde este mes de julio, la revista TRAFICO, de periodicidad mensual y dirigida fundamentalmente a los conductores, cuya finalidad es abordar temas relativos a la seguridad vial. Su tirada será de 200.000 ejemplares por número. Todas las personas interesadas en suscribirse gratuitamente lo podrán hacer remitiendo el boletín que se adjunta o una simple copia del mismo.

DESCONFIEN DE LO DESCONOCIDO

ANTES del paréntesis veraniego, obligado por la avalancha de turismo y también porque los corredores tienen derecho a un descando, es época en la que las competiciones se multiplican. Yo personalmente no paro de viajar: desde Extramadura a Padova (Italia), vuelta a Zaragoza, de nuevo a Madrid, para una vez pasado por Barcelona volver a Zaragoza con motivo de la Baja Montesblancos.

La problemática, aparte del incremento de tráfico por estas fechas, yo la centraría en dos líneas distintas: el calor y la idiosincrasia del lugar.

Con motivo de mi viaje a Extremadura, para el rally del Real Automóvil Club de España de tierra, donde las temperaturas de 37.° para un habitante del Montseny son imposibles de imaginar, mi comportamiento como conductor se vería alterado.

Para empezar, mis ocho horas de descanso a las que estoy acostumbrado, se transformaron en menos de cinco, pues no conseguía dormir con el ambiente caluroso. Entre abrir la ventana, con lo que entraban los mosquitos, vuelta a cerrar la ventana, periódico en ristre y guerra santa a la aviación, resultado de tanto ajetreo, más calor. Total que si conseguí dormir cinco horas ya fueron muchas.

Por la mañana salgo dirección a los tramos. Como el sol todavía no apretaba, el recorrido no se hizo pesado. Pero con la llegada del mediodía, circulando por las comarcales más estrechas, rectas y plagadas de rasantes, mi atención bajada por el calor y con la mayor presencia de maquinaria agrícola mi nivel de seguridad diminuía sin que me diera mucha cuenta. Igualmente cuando me refería a las particularidades del lugar, el parque de vehículos, por estas carreteras tenía sus buenos años, por lo que la atención, por mi parte, tenía que haberse incrementado en vez de disminuir por el efecto del ambiente.

Terminada la prueba, en la que actuaba como organizador, volvía por carretera a Madrid en sábado por la tarde. ¡Otro mundo! Carretera cargada de tráfico, ganas de llegar y todo el mundo embalado, con los consiguientes sustos con las retenciones inesperadas. El del 1200 que quería girar a la derecha y frenó en medio de la calzada; detrás, el conductor estaba ligeramente distráido, automáticamente giro la cabeza y veo venir hacia nuestra trasera un 127 blanco; alerto a la tripulación y nos hacemos hacia el centro y pasa como una tromba por la derecha el proyectil 127 y consigue pasarnos sin chocar, íntegro. ¡Una sobre mil!

Al acercarnos a Madrid, donde hay dos carriles, todos iban al carril de la izquierda y la derecha iba despejada. Los más arriesgados atacan por la derecha. Este comportamiento sorprende y si por desgracia cuando vuelves a Cataluña no se te va el hábito, denuncias aparte, se acuerdan de tus familiares.

Ya llegamos a Madrid. Primer semáforo ¡ojo, que está ámbar!, no se te ocurra frenar ya que se te suben a la trasera. Próximo semáforo, salta el rojo, ¡ojo, que nos la daremos! Nada, hombre. Este comportamiento en Barcelona ciudad costaría un disgusto gordísimo y si además fuera de noche se tendría que soplar más que a una gaita.

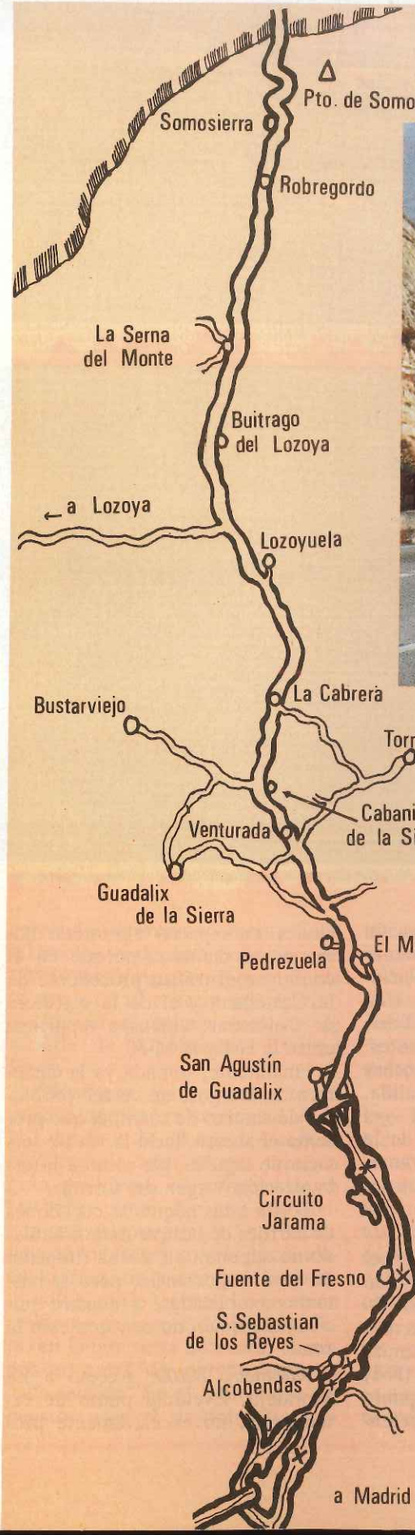
Salgo para Italia para ver mi ferrari de la Baja Montesblancos. Llego a Milán con Iberia y me hago con un «Rent a car». Como mi primera experiencia con un vehículo del grupo A, o sea los de menos de mil, no fue del todo satisfactoria, paso directamente al grupo C, pues no hay B.

Con los del grupo A circulando por Italia es como ir a la guerra sin armamento, pues los camiones por la autopista que une Milán con Venecia corren a más de cien y el ir emparejado con un camión con remolque (en nuestro país es más normal el trailer) a más de cien con el pie en la tabla y empezar a ver cómo empieza a zigzaguear el remolque, o ver que en el momento en que lo ibas a adelantar sale rápidamente y te quedas dos minutos por delante de una nuble de gasoil, detrás de la cual está el camión y a la derecha zizgzagueante 40 Tn., y a la izquierda el guardarraíl, son experiencias para no dormir.

Esta vez me lanzaba con más moral en mi grupo C, pero pronto descubro que el grupo C es para impresionar en parado. A la hora de acelerar el motor es pariente del grupo A. Descubro igualmente una nueva táctica de los duros de la carretera: cuando te ven venir con un «avanza poco» y creen que alcanzarán al camión que llevan delante, salen de golpe y se quedan a la izquierda todo el tiempo que sea necesario, impidiendo el paso, para que cuando ellos consigan tomar contacto con el «corredor» que les precede no tener que frenar. Entonces sólo queda una posibilidad, que es lanzarse sin dudarlo por la derecha y adelantarlo, cruzado entre la caja del «alcanzado» y el morro del «alcanzante». Para no dormir o comprar a letras un coche de 150 CV.

Perdonen por la paliza, pero sólo quería darles una idea de que los problemas que nos encontraremos viajando por la misma España no serán los mismos a los que estamos acostumbrados, a pesar de que el Código de la Circulación sea el mismo; los comportamientos distan mucho de ser iguales y que debemos de extremar las precauciones. Frente a lo desconocido, desconfíen.

ZANINI A TODO GAS



N-I: Madrid-Pto. de Somosierra

Cruce con las carreteras a Torrelaguna y Guadalix de la Sierra.

Un eje hacia EUROPA

CAMINO casi obligado desde la capital hacia el norte, la carretera Nacional I (Madrid-Irún) es, ante todo, uno de los ejes fundamentales para las comunicaciones de España con el resto de Europa. Una situación ésta que se acentúa especialmente en los meses del estío, por el gran contingente de visitantes que recibe nuestro país y por los miles de marroquíes que cruzan la península con destino al norte de Africa o viceversa. Pero es también el camino que toman muchos madrileños hacia las vacaciones de fin de semana o de verano, que disfrutan en la zona serrada de Somosierra y sus alrededores.

Por todos estos motivos, TRAFICO se ha lanzado a su asfalto, en busca de un análisis de la situación actual de la vía, a lo largo de los 93,500 kilómetros que rinden viaje en el alto del puerto de Somosierra, poco antes del final de la provincia.

La Nacional I, uno de los ejes fundamentales de comunicación de España con Europa por carretera, no es, desde luego, una vía de tan elevado nivel de conflictividad como la N-340, que estudiamos en el primer número de nuestra revista, entre Málaga y Estepona. No obstante, según fuentes de la Dirección General de Carreteras, del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, se trata de una de las carreteras más problemáticas dran-te el verano, al igual que la N-620 (Burgos-Palencia-Valladolid-Salamanca -Fuentes de Oñoro) y la Nacional IV (Madrid-Andalucía). El motivo no es otro que el elevado número de extranjeros que las utiliza, principalmente portugueses y marroquíes. Además, la Nacional I es también el gran eje sobre el que pivotan las comunicaciones entre el centro y el País Vasco y Cantabria, así como una vía de salida de los madrileños hacia la sierra norte de la provincia, al 50 por 100 con la carretera de Colmenar Viejo.

En términos generales, el tramo estudiado, entre Madrid y el alto de Somosierra, ofrece una carretera muy cuidada en cuanto a su firme, con accesos perfectamente señalizados en la mayoría de las ocasiones, un arcén adecuado y suficiente y escasos puntos conflictivos, por lo que afecta a la seguridad, aunque no tanto en cuanto a la fluidez. En este sentido, los mayores problemas vienen dados por los accesos a Alcobendas y San Sebastián de los Reyes —dos ciudades-dormitorio a cuya altura la vía se hace insuficiente en las horas punta— y de San Agustín de Guadalix, donde finaliza el trazado de autovía para convertirse en carretera de un solo carril en cada sentido. Aquí el conflicto se produce en los fines de semana y está motivado por la «huida» madrileña hacia la sierra.

Kilómetro 69. A la izquierda, la carretera que conduce a Lozoya y Rascafría. Cinco accidentes en 1984.

Salida de la carretera de Lozoya a la N-I. Señalización por duplicado, en plena renovación.

Cuestión de carriles

Pero vayamos con nuestro recorrido, que hicimos a partir de la salida de Madrid por el paseo de la Castellana, aunque también exista la posibilidad de efectuarlo por la M-30, muy utilizada por vehículos en tránsito y procedentes de la zona sur de la ciudad.

En la misma partida, prácticamente junto a la Residencia La Paz, de la Seguridad Social, el viajero se halla ante la señalización indicadora de la C-601 a Colmenar Viejo —izquierda— y de la Nacional I y la M-30 —derecha—. Una doble indicación que acaso debería haberse colocado un poco antes, dado que son muchos los coches que, desconocedores de la salida, tienen que cambiar de carril —el que han tomado a lo largo de la Castellana— en un corto tramo, para situarse así en aquel que les haga desembocar en una u otra carretera.

Posteriormente, superado ya el nudo de La Paz, sería también conveniente estudiar una señalización más inmediata de los carriles que han de tomarse para continuar hacia la carretera de Burgos (N-I) o hacia la M-30. Es éste un punto en el que son frecuentes las retenciones, en especial a primeras horas de la mañana, porque en él confluyen el tráfico procedente de la Castellana y el de la carretera de Colmenar, ambos a repartirse entre la N-I y la M-30.

Finalmente, tomada ya la carretera de Burgos, un tercer problema de cambio de carril: el que presenta el acceso hacia la vía de servicio de aquélla, así como a la urbanización Virgen del Cortijo.

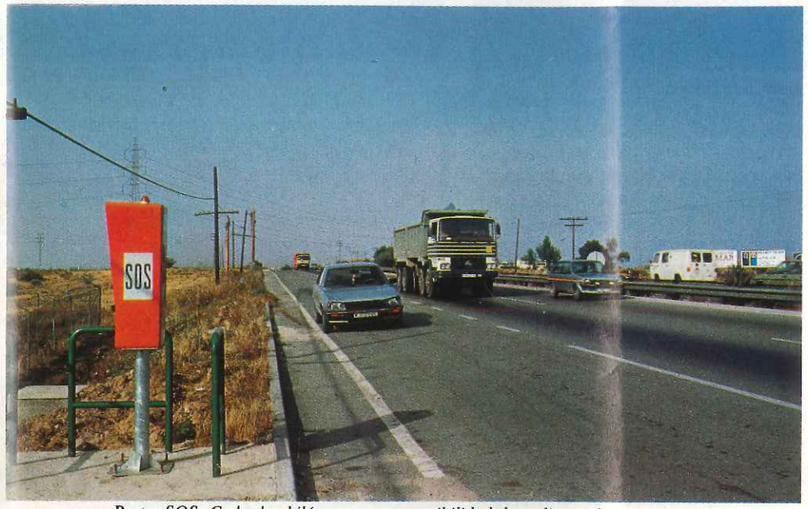
Todas estas pequeñas cuestiones de carriles de las que hemos hablado no suponen en sí una situación de vital importancia, pero sí bastante complicadas, a nuestro juicio, para quien no conozca bien la zona.

Kilómetro 8,100: Acceso a La Moraleja. Eventual punto de retenciones, no excesivamente problemático, motivadas por los vehículos que no utilizan desde metros atrás el carril derecho, desde el que efectuar el giro.

Kilómetros 11 al 16,600: El viajero podrá observar, siguiendo normalmente el curso de la N-I, que el kilometraje da un salto desde el 11 al 16,600. Esta anómala situación es debida a la kilometración de la vía según la antigua carretera de Francia, que es la que discurre por el antiguo pueblo de Fuencarral. En todo caso, puede dar la sensación de que se ha ahorrado unos kilómetros...

Kilómetro 17: El acceso a Alcobendas es uno de los principales puntos conflictivos, así como el cercano —aproximadamente a un kilómetro— de San Sebastián de los Reyes. Valga como ejemplo de la situación el criterio que nos dio a conocer el primer teniente de alcalde de Alcobendas, Esteban Egea:

«Nosotros estimamos que es preciso ampliar la capacidad de la N-I desde la M-30 hasta Alcobendas, porque aquí se nos crea un gran problema de congestión en las horas punta. No hay que olvidar que Alcobendas y San Sebastián de los Reyes somos dos ciudades-dormitorio y esto genera un alto volumen de tráfico. La cuestión reside en la cuesta de La Moraleja, en la que sería necesario al menos un carril de marcha lenta en cada sentido. En el futuro, por supuesto, urge el desdoblamiento.»



Postes SOS. Cada dos kilómetros, una posibilidad de pedir ayuda.

«El cruce —añade— supone un gran riesgo para la seguridad, al mismo tiempo que un tapón importante, al crearse la obturación de uno de los dos carriles. Ha habido bastantes protestas ciudadanas por el tiempo que se pierde para entrar o salir de Alcobendas. Nos parece perfecto que se den soluciones a la zona sur de Madrid, porque las necesita realmente. Pero también aquí es preciso aplicarlas.»

A partir de Alcobendas se suceden a lo largo de la vía diversas señales de «Ceda el paso» ya en desuso; es decir, con dicha lectura grabada en las mismas. Algunas han sido sustituidas por la actualmente vigente, pero otras siguen estando a la espera.

Kilómetro 25,700: Aproximadamente kilómetro y medio después del desvío para acceder a Fuente del Fresno, se encuentra un puesto de socorro de la Cruz Roja.

Kilómetro 27,300: A pesar de unos accesos perfectamente concebidos, las instalaciones del RACE en el Circuito del Jarama suelen crear las lógicas dificultades de tráfico en las fechas de acontecimientos deportivos, a causa del gran número de aficionados al motor que se dan cita en el mismo. No obstante, no se llega a alcanzar la cota que suponía la celebración de los grandes premios puntuables para el Mundial de Fórmula 1, hace algunos años alejados de la vida deportiva de la capital de España.

A lo largo de la vía, por otra parte, se encuentran ya instalados, o en proceso de instalación, en su caso, los postes SOS de la Dirección General de Tráfico. Se suceden casi exactamente cada dos kilómetros y a través de ellos el conductor podrá pedir auxilio mecánico o sanitario sin demoras. Asimismo, se hace perceptible una importante situación de deterioro: muchos de los paneles informativos están mutilados. Les han sido sustraídas buena parte de sus lamas inferiores, de modo que la pretendida información al conductor queda más que en el aire por culpa de los desaprensivos. Esta situación, como hemos apuntado, se detecta a lo largo de todo el recorrido y, desde luego, no es privativa de la N-I. ¿Qué soluciones podrían aportarse?

Kilómetro 33: Fin del trazo de la autovía. La Nacional I pasa a convertirse en una carretera de dos carriles —uno en cada sentido—, aunque perfectamente cuidados en cuanto a firme y señalización sobre el pavimento.

Kilómetro 36: El giro a la izquierda, para tomar uno de los accesos a la localidad de San Agustín de Guadalix, es punto de riesgo de accidentes por alcance. Según Antonio Ronda, alcalde de San Agustín, «la carretera es bastante buena, pero para nuestro pueblo existe un problema importante en los fines de semana. Como aquí termina la autovía, se producen muchos atascos con la llegada de los madrileños que vienen hacia nuestra zona, en especial en las mañanas de los sábados y los domingos. Sé que el MOPU ha incluido en su Plan General de Carreteras la creación de una autovía hasta Burgos y éste me parece un paso muy necesario. Por otra parte, en el cruce de San Agustín por el norte suele haber un alto riesgo de accidentes. Estimo que sería necesaria una raqueta de entrada a esa zona norte, en la que se encuentran industrias de cierto peso».

Kilómetro 37: Comienzo de carril lento para vehículos pesados, perfectamente señalizado. Una circunstancia ésta —la de la señalización— que se mantiene casi como una constante perfecta a

Puente sobre el Lozoya, en Buitrago. La señal de la derecha, por la noche, puede inducir a creer que la vía sigue recta. Ha habido quien se ha salido de ella.

El circuito del Jarama produce los lógicos problemas de fluidez en los días de competición.

La de «ceda el paso» con lectura, una señal en desuso que todavía no ha sido sustituida en todos los puntos.

lo largo de todo el recorrido estudiado por TRAFICO.

Kilómetro 45: Desvío a la izquierda, para tomar la carretera que lleva a Guadalix de la Sierra. Se trata de un punto de riesgo, a pesar de lo cual no suelen ser habituales los accidentes —en 1984, por ejemplo, no se produjo ninguno.

Kilómetro 50: Cruce de la N-I con la M-103, a Torrelaguna (derecha), y la M-621, a Guadalix de la Sierra (izquierda). Se detectan problemas de fluidez para la incorporación a ambas vías secundarias.

Kilómetro 53,700: Cruce peligroso, en el que se encuentran el acceso a Cabanillas de la Sierra (M-105), a la derecha, y la MV-6213, a Bustarviejo (izquierda). En él se produjeron tres accidentes en 1984, siempre por alcance a vehículos que pretendían girar a la izquierda para tomar la vía que conduce a Bustarviejo. Lo curioso es que se puede hacer la incorporación a través de un pequeño paso subterráneo bajo la N-I —sólo para turismos y pequeñas furgonetas—, no conocido excepto por personas que acostumbran a frecuentar el lugar.

Aparte de ello, el acceso a la referida MV-6213 desde la vía principal se encuentra en claro deterioro, con grava y piedras sueltas.

Kilómetro 58: La Cabrera. La carretera atraviesa la población, poco antes de la cual se halla un área de servicio para conductores marroquíes, instalada por la Dirección General de Tráfico. La circulación de estos súbditos marroquíes, en tránsito hacia Algeciras, es abundante a lo largo de todo el recorrido estudiado.

Kilómetro 69: A la izquierda, acceso a la C-604, hacia Lozoya y Rascafría, poco antes de una curva. Se trata de una carretera muy frecuentada por los madrileños en los fines de semana, por su atractivo natural y por ser zona de pesca. También suele ser utilizada como acceso a Miraflores de la Sierra y Canencia.

Es un cruce peligroso, a pesar de encontrarse muy bien señalizado, en el que se produjeron cinco accidentes en 1984, dos de los cuales fueron motivados por giros inadecuados a la izquierda, al querer alcanzar el carril de giro (señalado con un «stop») desde el lado derecho de la calzada.

La salida de la C-604 hacia la N-I presenta cierto problema de visibilidad, pero quizá el problema más importante sea el referido; es decir, la detención para efectuar el giro hacia la izquierda, hacia la C-604, propenso a los alcances y retenciones en días de fin de semana.

Kilómetro 70: Curva peligrosa, en la que se produjeron tres accidentes en 1984, con otros tantos muertos, al haberse estrellado contra el «quitamiedos», sin duda por no respetar la limitación de velocidad.

Kilómetro 75,500: Buitrago de Lozoya. Curva sobre el río. Se registró un accidente nocturno, al salirse un vehículo de la carretera cuando iba en sentido Burgos. Acaso la señal allí existente induzca a cierta confusión en horas de escasa visibilidad natural. Puede dar la sensación de que la vía continúa recta, cuando en realidad se trata del comienzo de la referida curva.

En este mismo paso sobre el Lozoya, en dirección a Madrid, se registraron dos accidentes de vehículos que invadieron el carril contrario, acaso también por exceso de velocidad.

Kilómetro 85,500: En dirección a Madrid, curva peligrosa en descenso muy pronunciado, dado que se trata de la larga bajada del puerto de Somosierra. Se han dado bastantes casos de camiones que tuvieron problemas de frenos.

Kilómetro 87: Puesto de socorro de la Cruz Roja.

Kilómetro 92: Pueblo de Somosierra, aproximadamente kilómetro y medio antes del alto del puerto del mismo nombre, a 1.404 metros de altura. Para Jacinto Cerezo, alcalde de esta localidad serrana, «uno de los problemas que nos plantea la carretera es la no existencia de pasos para el ganado, así como la carencia de alambradas para evitar la invasión de la calzada por las reses. También pienso que debería haberse puesto una zona de descanso para los marroquíes antes del puerto, puesto que son muchos los que se detienen en sus inmediaciones. Y también quiero pedir mayor atención por parte de un servicio de ambulancias, porque en alguna ocasión han tenido que venir incluso desde Alcobendas».

Esta es la situación de un tramo de carretera no excesivamente conflictivo, que forma parte del corredor Madrid-País Vasco-Cantabria, el cuarto por tráfico de viajeros de largo recorrido, después de los de Madrid-Levante, Madrid-Aragón-Cataluña y Madrid-Andalucía. Por otra parte, según estudios realizados por la Dirección General de Carreteras, el flujo interregional de vehículos entre Madrid y el País Vasco es de 1.716 diarios, mientras que con Cantabria es de sólo 376. Pero no hay que olvidar que muchos de los que parten de la capital por esta vía tienen su destino en la zona oriental de Castilla-León, La Rioja e incluso Navarra.

Se trata, en consecuencia, de una de las vías más importantes del país, cuya transformación en autovía hasta Burgos está incluida dentro del Plan General de Carreteras del MOPU, a realizar entre 1984 y 1991.

A. GUERRA
Fotos: José RUBIO

HISTORIA Y ARTE

ALCOBENDAS

— Antigua Algobendas y Ventas de Algó. Vecinos de este pueblo fundaron en tiempos de los Reyes Católicos a San Sebastián de los Reyes. En 1369 Enrique I la donó a don Pedro González de Mendoza. El duque de Angulema estableció en ella su cuartel general.

— Iglesia de San Pedro Apóstol, con pila bautismal en piedra berroqueña, en la que está escrito el Credo en caracteres góticos y latinos.

SAN SEBASTIAN DE LOS REYES

— Fundada en 1493 por vecinos de Alcobendas, que no querían soportar el yugo de don Juan Arias de Avila, conde de Puñonrostro, alrededor de una ermita dedicada a San Sebastián.

— Iglesia parroquial de San Sebastián (siglo XVI). Techumbre de pino de Cuenca.

SAN AGUSTIN DE GUADALIX

— Fundada en 1379 por dos hermanos vecinos de Buitrago, de nombre Agustinos, de los que tomó nombre el pueblo. Después fue del conde de Puñonrostro.

— Iglesia de San Agustín, con nervaduras góticas.

TORRELAGUNA

— Cuna de Santa María de la Cabeza (1090) y del Cardenal Cisneros (1436), regente de la monarquía española.

— Iglesia de La Magdalena (siglo XIII), renovada en el siglo XV. Bello ejemplar del gótico. Destaca el «Cristo de la Salud», regalo de Alejandro VI a los Reyes Católicos. Sepultura de Juan de Mena.

LA CABRERA

— Fundada por los árabes, que edificaron un castillo en la Reconquista, aunque hay quien opina que lo hicieron los cristianos para defenderse de aquéllos. A finales del XI y comienzos del XII, los benedictinos cluniadenses fundaron el cenobio de estilo romano dedicado a San Juan. Posteriormente se construyó el convento gótico de San Antonio, de la Orden Franciscana.

LOZOYUELA

— Fundada por vecinos de Lozoya, separados de su pueblo por problemas de contribuciones.

— Iglesia parroquial de San Nicolás de Bari.

BUITRAGO

— Antigua Litabrum, asediada por Cayo Flaminio el 193 a. de C. Alfonso VI se apoderó de ella después de tomar Toledo. En 1380, Pedro González de Mendoza fundó el Mayorazgo de Buitrago, al que Juan I le dio el título de Condado.

— Castillo y murallas son Monumento Nacional.

ROBREGORDO

— Fundada en los comienzos de la Reconquista.

— Iglesia parroquial de Santa Catalina (siglo XVIII). Reparada en 1953.

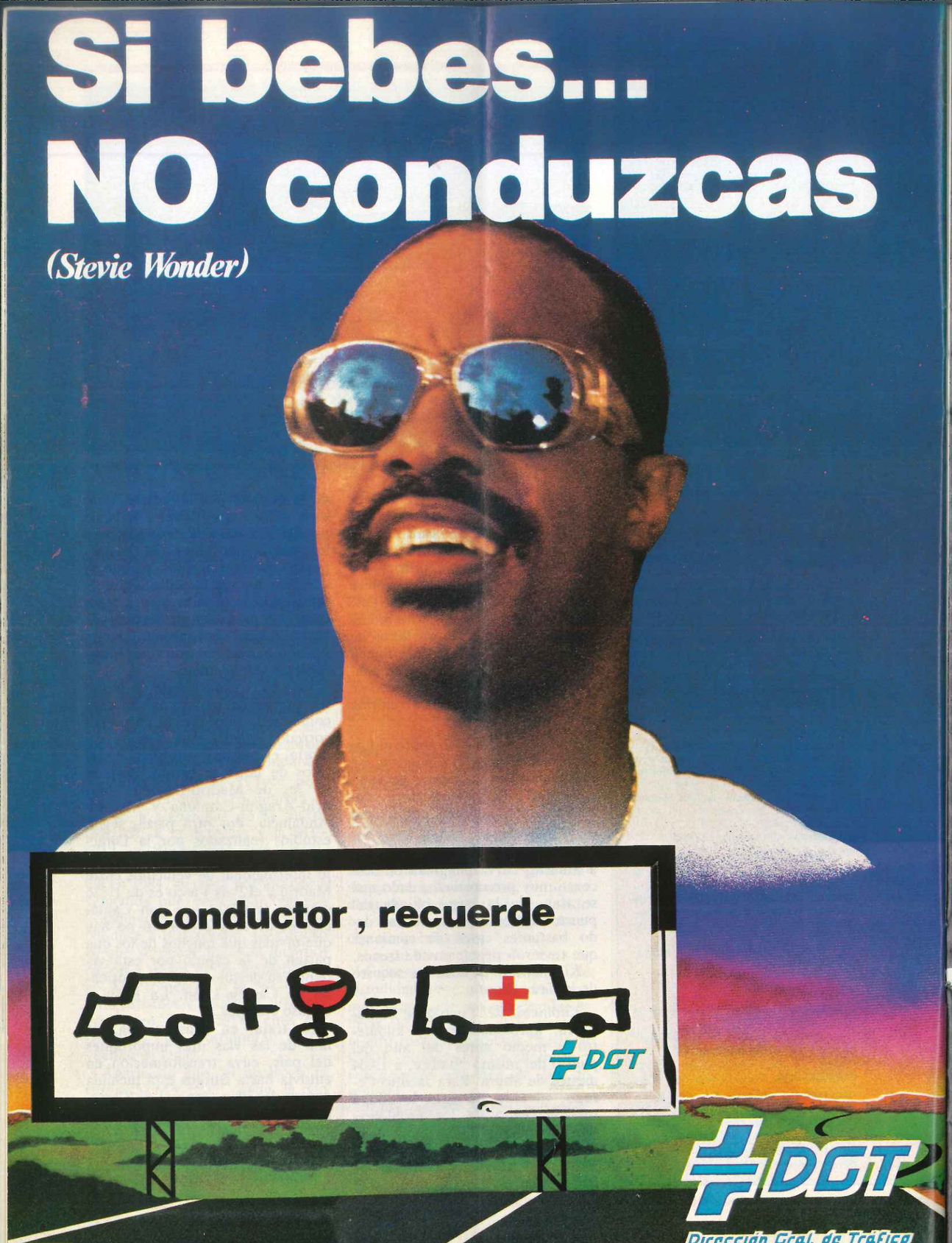
SOMOSIERRA

— De origen árabe, fue famosa en 1808 por la acción de las tropas napoleónicas, ante las que los españoles opusieron una gran defensa.

— Ruinas de la ermita de Las Angustias. Antigua Casa del Portazgo.

Si bebes... NO conduzcas

(Stevie Wonder)



Contarán su experiencia para una serie que se está preparando para TVE

los ACCIDENTES de los FAMOSOS

Contifoto

El programa piloto, con Miguel Muñoz de protagonista, ya ha sido realizado por el mismo equipo que llevó a cabo «La segunda oportunidad» y tratará de los adelantamientos.

El mismo equipo que hace algunos años hizo la serie «La segunda oportunidad», que pasó con notable éxito por nuestra televisión y la de otros muchos países, prepara actualmente una nueva cuyo nombre podría ser el de «Así fue, así lo cuenta». En ella, personajes famosos que han sufrido accidentes de tráfico contarán su experiencia, lo que servirá para profundizar sobre distintos aspectos de la seguridad vial y cómo se producen muchos siniestros de la carretera. Miguel Muñoz, nuestro seleccionador del fútbol, que como saben sufrió hace algunos años un gravísimo accidente, ha participado como protagonista en el primer capítulo, que será el programa piloto. La serie está dirigida por Paco Costas, con Fernando Navarrete detrás de las cámaras. TVE decidirá ahora si se emite o no este programa.

Durante los últimos días de julio, el equipo de Hispania Televisión, que producirá la serie, ha pasado buena parte de las horas del día a pie de asfalto rodando distintas escenas de cómo se hace un adelantamiento, de las locuras que se cometen algunas veces haciendo esta maniobra tan delicada, cambios de rasante, adelantamiento en caravana...

Con otra cámara, Paco Costas, el periodista que hace años hiciera famosa «La Segunda Oportunidad», rueda el comienzo del capítulo piloto:

—«Con esta serie que ahora mismo comienza —dice Costas— nos proponemos poner de manifiesto que el comportamiento de determinados malos conductores es la principal causa de 5.000 muertes y 100.000 heridos cada año en España. 5.000 muertos y 100.000 heridos. A estos malos conductores, a los que podríamos calificar como potenciales causantes de accidentes, se los puede reconocer fácilmente. ¿Cómo? Por su forma de maniobrar en el tráfico. En la serie lo veremos...

Antes, Miguel Muñoz, el máximo responsable de la selección española de fútbol, había pasado nuevamente por el estadio Santiago Bernabéu, esta vez no para sentarse de nuevo junto a «su» Madrid, ni tan siquiera para entrenar a los futbolistas de élite que irán al mundial; simplemente, para grabar unas imágenes acordes con su profesión y para recordar cómo se produjo el accidente de tráfico que sufrió hace algunos años y que a punto estuvo de costarle la vida.

—«... Espero que la experiencia de los demás y los consejos de este programa sean suficientes para mentalizarles sobre la importancia de los adelantamientos...», explica Muñoz.

Para Paco Costas, muy ilusionado con su nueva serie, la maniobra del adelantamiento —el primer tema a tratar— es quizá «la más comprometida que tenemos que efectuar al volante del automóvil. Para ponerlo de manifiesto basta señalar que de una acción incorrectamente efectuada puede resultar un choque frontal, el accidente más devastador de los que puedan darse en las carreteras».

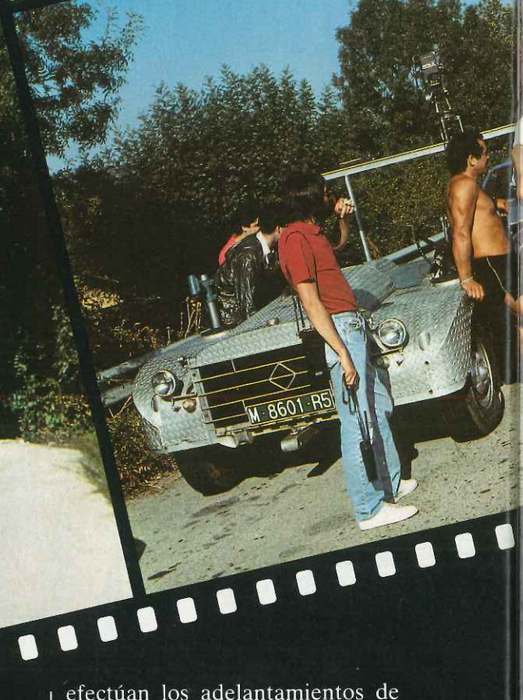
Sin embargo, no siempre se efectúan los adelantamientos de una manera correcta y con los debidos márgenes de seguridad. Y hay varias causas que justifican la peligrosidad de esta maniobra: desde los conductores obsesionados en conseguir medias espectaculares en sus viajes por carretera al conductor que va por ahí arriesgando su vida y la de los demás y que el director de «Así fue; así lo cuenta» llama en la serie «potenciales causantes de accidentes».

Ahora, con este programa piloto preparado para ser visionado, serán los responsables de Televisión Española quienes deberán decidir si la serie interesa o no.

Según los responsables de Hispania Televisión, esta serie es mucho más didáctica que la de «La segunda oportunidad» además de estar mucho más cuidada en aspectos como la imagen. «Un trabajo mucho más fino» según explicó a «Tráfico» Willy Rubio. En total han trabajado hasta ahora más de treinta y cinco personas, a las que se unirán otro número importante en el trabajo de post-producción.

En cartera ya están archivados muchos de los famosos que un día sufrieron un accidente en la carretera, por unas u otras circunstancias: un adelantamiento incorrecto, un fallo mecánico, cansancio.. Todos ellos elementos suficientes para provocar un accidente que en muchas ocasiones es mortal. Será la experiencia de unas caras conocidas al servicio de una mayor seguridad para todos.

F. H.



Las tres fotografías que ilustran este reportaje han sido tomadas durante los días que se grabaron los exteriores de este programa piloto dedicado a los adelantamientos. La puesta en escena, los últimos detalles y la preparación del helicóptero para las tomas del aire.

Fotos: Juan Luis PEREIRA

LA DGT FINANCIARA ESTA SERIE DIDACTICA

Este programa piloto, con Miguel Muñoz de protagonista, será financiado íntegramente por la Dirección General de Tráfico, que ve grandes posibilidades en esta serie como vía para concienciar a los automovilistas de la peligrosidad que suponen determinadas maniobras y actuaciones en la carretera. El organismo considera que programas de este tipo, tremendamente didácticos, pueden calar enormemente entre la población conductora y que, a través de los mismos, se puede profundizar en muchos aspectos relacionados con la seguridad vial que apenas se pueden tocar en los habituales *«spot»* publicitarios.

Evidentemente, en un programa con el seleccionador de fútbol como estrella invitada y hablando durante cerca de quince minutos sobre los adelantamientos, se puede decir algo más que en aquel viejo *«spot»* que rezaba lo de «los adelantamientos son peligrosos; realízelos con seguridad y facilítelos con cortesía».

Caso de haber acuerdo y salir la serie adelante, la DGT será quien la financiará, marcando los criterios a seguir, el punto de vista de los contenidos, etc. Se considera que la temática a tratar, y así lo piensa igualmente el equipo que dirige la serie, es prácticamente ilimitada y que podría estar más de un año en pantalla con programas «de alta calidad en su contenido».

Se confía en la colaboración de TVE para que la serie no se quede en un mero proyecto.

CONDUCIR MEJOR

CONDUCTOR Y PEATON, ¿DOS MUNDOS DIFERENTES?

FRECUENTEMENTE, cuando se examina un parte de accidente en el que se ha visto implicado un peatón, figura como posible causa de aquél «la irrupción del peatón en la calzada», cualificada o no por otras circunstancias tales como no respetar la señal del semáforo o de los agentes, o cruzarla precisamente en las proximidades de un paso de peatones, aunque fuera de él, hasta el punto de que en el año 1983, de 17.213 peatones heridos o muertos en accidentes de tráfico, algo más de 12.000 tuvieron esta posible causa y sólo en menos de 4.000 supuestos el accidente se produjo sin infracción alguna por parte del peatón.

¿Es entonces el peatón un especimen indisciplinado que no obedece las normas que regulan su circulación?

Muchas explicaciones de toda índole se han dado a esta pregunta. Así, Singer, en 1963, sostenía que en la conducta del peatón subyace una cierta rebeldía que le incita a no aceptar los cambios debidos a la revolución del automóvil, especialmente aquel que había crecido en una época en que el tráfico rodado era muy escaso y que en muy pocos años ha tenido que adaptarse desde un mundo en que la proximidad de un vehículo debía ser previamente anunciada, a otro en que las vías son el feudo exclusivo de los automóviles.

Más posible es, sin embargo, la explicación fisiológica que, basada en el grupo de edades más accidentado —niños y personas de la tercera edad—, considera que lo que realmente existe es una falta de aprendizaje (al peatón no se le exige permiso alguno para serlo) o una inadecuada apreciación de las distancias o de las velocidades, sea por inexperiencia o por disminución de facultades como el oído o la vista, la perspectiva o el campo de visión lateral.

Sea cualquiera la respuesta a la pregunta, las soluciones apuntadas, con independencia de un refuerzo en la educación vial, son siempre las mismas: pasos protegidos, barreras infranqueables en determinados puntos, cruces a distinto nivel, zonas peatonales; es decir, la creación, en definitiva, de dos mundos diferentes de los que el más amplio y el mejor suele estar destinado al automovilista, que representa la prisa de la sociedad actual, y el más modesto al peatón, que es el recuerdo del pasado.

Sin embargo, ni es posible, ni quizá fuera buena, la constitución de estos dos mundos diferentes que transcurran paralelos sin llegar a confluir y, en efecto, las nuevas técnicas urbanísticas, poco usadas en nuestro país, de las denominadas «zonas residenciales», así lo apuntan. En las vías de la zona residencial el peatón y el automóvil deben convivir en toda su extensión pacíficamente, sin que exista diferenciación alguna que marque su uso. Todos pueden utilizar cualquier parte de la vía, incluso para jugar, para detenerse o charlar con un amigo. Es un mundo único de convivencia entre el hombre y el hombre/máquina, que se logra a través de un reforzamiento de la educación y de la actitud preventiva del conductor.

No quiere decir esto, ni mucho menos, que aboguemos por convertir las vías en una inmensa zona residencial, puesto que la rapidez es un requisito indispensable de la comunicación y la comunicación es una de las grandes fuentes del enriquecimiento social en su concepción más amplia, pero sí concienciar al conductor que en la disminución del número de accidentes de los peatones (y nada hay tan traumático como atropellar a un peatón) debe colaborar activamente no sólo conociendo y cumpliendo fríamente las normas que le afectan, sino actuando con un sentido de comprensión incluso de las infracciones de los peatones; entendiendo, como decíamos al principio, que la pretendida irresponsabilidad de éstos no es tal —dadas las edades preferentemente afectadas—, sino frecuentemente la inexperiencia o la falta de facultades que sólo su anticipación puede suplir, salvo que aboguemos por la utopía de los dos mundos separados.

No hay muchas normas en el Código que regulen el comportamiento del conductor con respecto al peatón, salvo aquellas generales de pruedencia y las que regulan la preferencia en determinados puntos, y ello es quizá lógico, porque el Código parte de la idea de dos trayectorias que sólo ocasionalmente confluyen. De cualquier manera, recordemos que ordena moderar la marcha y, si fuera preciso, incluso detenerla:

— En los caminos con viviendas próximas a los bordes, prescripción muy adecuada porque en tales casos ni aun cuando el conductor preste la mayor atención posible y explore el espacio exterior a la calzada puede observar al peatón que sale a la misma procedente de una de las viviendas.

— Cuando el afirmado o la superficie de rodadura se hallen mojados, en mal estado de conservación o limpieza y pueda salpicarse lodo o proyectarse guijarros sobre los viandantes.

— Cuando sea necesario pasar rozando las aceras, en los mercados y en las proximidades de las escuelas a las horas de entrada y salida de los alumnos, lugares y momentos todos ellos en que es más previsible la aparición de peatones en la calzada o incluso la posibilidad de dañarlos, mientras ellos ocupan un lugar adecuado en la vía, enganchándoles o hiriéndoles con alguno de los elementos más salientes del vehículo, pues siempre hay un peatón impaciente que espera precisamente en el mismo borde.

Es conveniente recordar también que es precios extremar las precauciones:

— Cuando un conductor se aproxime a un autobús detenido en una de sus paradas, especialmente si se trata de un transporte escolar, fácilmente identificable, tanto por el panel que lo indica como por su obligación de mantener encendidos todos los indicadores de dirección al mismo tiempo (alumbrado de avería).

— Cuando se circula por la noche y se utiliza el alumbrado de cruce. Si ya es difícil reconocer en estos casos la proximidad de determinados vehículos, tales como bicicletas, ciclomotores, etcétera, mucho más lo es reconocer a los peatones que, si bien se les recomienda la utilización de ropa clara y algún tipo de distintivo reflectante, no están obligados a llevarlos.

— Cuando se gire para tomar otra vía debe preverse siempre la posibilidad de que esté cruzando un peatón, al que tampoco se podría haber observado con anterioridad. En este supuesto, en un buen número de países próximos a nosotros, el peatón, que tampoco ha podido observar al vehículo, tiene preferencia sobre el conductor, que está obligado a dejarle pasar. En la normativa española esta obligación sólo está extensamente recogida cuando el vehículo gira por permitírselo una flecha verde adicional o un semáforo.

Bien, en otros casos el Código establece otras claras preferencias para el peatón, y así:

— Está prohibido a los conductores atravesar o entorpecer la marcha de las formaciones de tropas y cortar las filas escolares o comitivas organizadas.

— Y en cualquier caso, deben dejarles pasar, y dejarles pasar tranquilamente, con holgura, en los pasos habilitados para ellos, señalizados con marcas viales o cuando la luz del semáforo o la señal del agente se lo permita, sin reanudar la marcha con precipitación porque el peatón que cruza, aparentemente remolón, quizá no puede hacerlo más rápidamente.

No es fácil en un artículo describir algo que siempre es muy importante en el mundo de la circulación, como son las señales que suponen el medio por el que la vía y el propio tráfico se comunican con los usuarios, pero es importante resaltar que existen señales encaminadas a advertir a los conductores de diversas circunstancias relacionadas con los peatones, tanto del peligro potencial que pueden suponer como informándoles de otros extremos, ordenándoles detenerse o, incluso, prohibiéndoles entrar en el mundo diferente del peatón.

Mini-TEST

1 **El peatón de la fotografía camina por el lado izquierdo con relación al sentido de la dirección en que marcha. ¿Cree usted que es correcto?**

a) Sí.
b) No.

2 **Cuando conduzca su vehículo, deberá usted tener especial precaución por si surge algún peatón al acercarse a...**

a) Una plaza.
b) Un edificio público.
c) Un autobús detenido en una de sus paradas.

3 **¿Sabe qué significa la señal triangular de la gráfica?**

a) Que se aproxima a una zona reservada para niños.
b) El peligro que supone la proximidad de escuelas o similares y la posibilidad de circulación de niños no vigilados.

4 **El mayor número de accidentes de peatones se da en...**

a) Personas de edad madura.
b) Personas adolescentes.
c) Niños y personas de la tercera edad.

5 **Las líneas de gran anchura que se ven en la imagen, dispuestas en bandas paralelas al eje de la calzada y formando un conjunto transversal a la misma, indican...**

a) Un paso de peatones.
b) Un paso para ciclistas.
c) Un lugar reservado al estacionamiento.

6 **En las circunstancias que refleja la fotografía, ¿quién tiene preferencia de paso?**

a) En la calzada siempre tienen preferencia los vehículos sobre los peatones.
b) El peatón que manifiesta claramente su intención de cruzar.

SOLUCION

1) a; 2) c; 3) b; 4) c; 5) a; 6) b.

A PRIMEROS AUXILIOS

LA ASFIXIA

Como señalábamos en nuestro número anterior, las tres causas más frecuentes de muerte en los accidentes de tráfico son la asfixia, la hemorragia y el «shock». Trataremos ahora de analizarlas una a una y de indicarle a usted, eventual primer socorro, lo que debe de hacer. Comenzaremos, por lo tanto, con la asfixia, de la que podemos afirmar que es causa directa de fallecimiento en el 20 por 100 de los casos producidos a causa de accidentes en carretera. Y —qué triste paradoja— su evitación requiere, por contra, una de las técnicas más sencillas por parte del que acude en ayuda del accidentado.

¿Qué es la asfixia? Sencillamente, la privación al organismo del oxígeno que necesita para vivir, el cual es aportado a través de las vías respiratorias. Por lo tanto, al accidentado le será imposible respirar si sus vías se encuentran obstruidas —las posibilidades de que así suceda se acentúan cuando la persona se halla en estado de inconsciencia—, y este hecho puede producirle la muerte en muy pocos minutos.

En caso de asfixia, hay que actuar, en consecuencia, muy rápidamente. En primer lugar, es preciso determinar si la víctima se halla inconsciente. Si es así, trate de reanimarla, tocándola o hablándole y, a continuación, proceda a abrir el acceso de sus vías de respiración.

Cuando una persona inconsciente descansa sobre su espalda, con la cabeza en posición normal, la lengua tiende a caer hacia atrás, bloqueando sus vías respiratorias. Se ahoga. Por ello no hay que colocar nada bajo su cabeza, aunque se piense que así se le ofrece mayor comodidad. Grave error. Lo que procede es inclinar la cabeza hacia atrás, en hiperextensión, porque en esta postura la lengua se desplaza hacia arriba, abriéndose así las vías respiratorias. Para inclinar la cabeza hacia atrás basta con introducir una mano por debajo de la nuca de la víctima y elevarla, alzando el cuello. Al mismo tiempo, la otra mano debe colocarse sobre la frente y empujar con ella la cabeza hacia atrás.

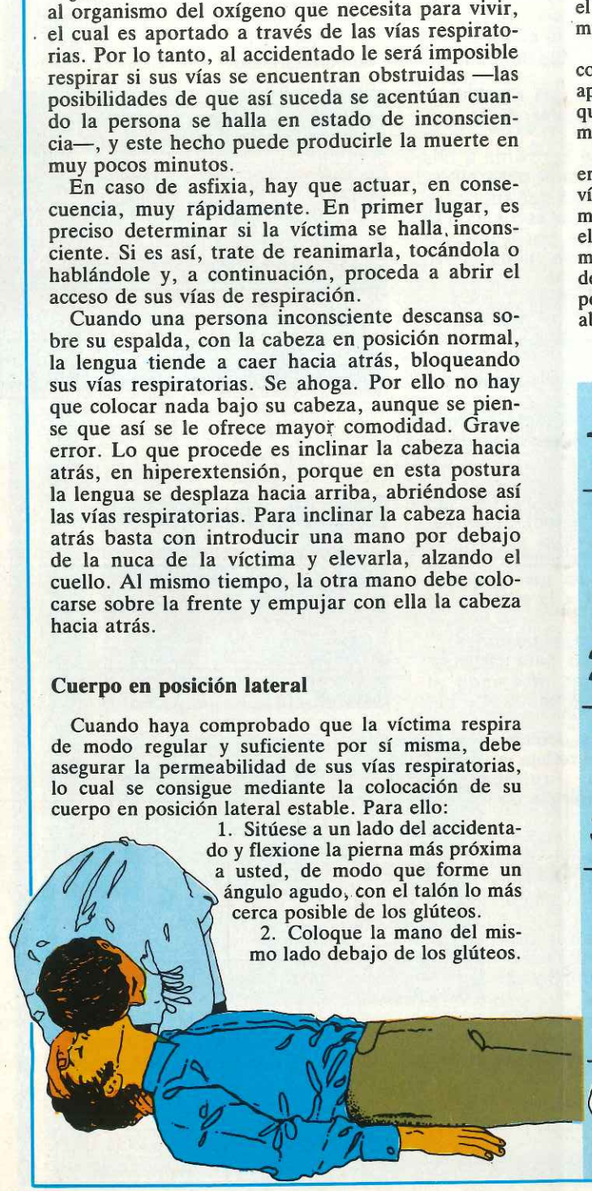
Cuerpo en posición lateral

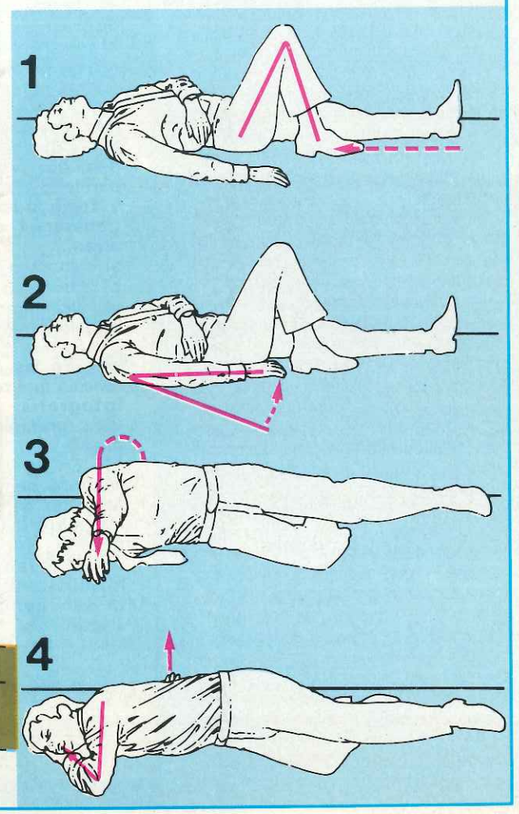
Cuando haya comprobado que la víctima respira de modo regular y suficiente por sí misma, debe asegurar la permeabilidad de sus vías respiratorias, lo cual se consigue mediante la colocación de su cuerpo en posición lateral estable. Para ello:

1. Sitúese a un lado del accidentado y flexione la pierna más próxima a usted, de modo que forme un ángulo agudo, con el talón lo más cerca posible de los glúteos.
2. Coloque la mano del mismo lado debajo de los glúteos.
3. Tire de la otra mano hacia usted, haciendo que el cuerpo de la víctima gire suavemente sobre sí mismo.
4. Empuje la cabeza de la víctima hacia atrás, con el rostro en descanso sobre el suelo, aunque apoyado a modo de almohada sobre la mano de la que usted ha tirado anteriormente. Empuje la otra mano con suavidad, alejándola de la espalda.

Habrá conseguido, con un sencillísimo método y en muy corto tiempo, que la lengua no bloquee las vías respiratorias del accidentado; que la sangre, el moco o el vómito puedan afluir con facilidad hacia el exterior, al encontrarse la cabeza en un plano más bajo que el resto del cuerpo, y que la posición de la víctima permanezca estable, sin cambiar a otra peligrosa, como sería sobre la espalda o sobre el abdomen.

Próximo número: El «boca a boca»





REVISE GRATIS SU VEHICULO

La Dirección General de Tráfico tiene previsto realizar, durante los días 13 al 19 de octubre, una campaña de «Mantenimiento del vehículo 1985», con el fin de aumentar la seguridad vial a través de la adecuación correcta de los sistemas de alumbrado, frenos, dirección, amortiguadores y neumáticos.

Para ello, junto a la correspondiente publicidad de la misma en los medios de comunicación, se establecerán distintos puestos de revisión gratuita en todo el territorio nacional, que permitan crear el hábito y el convencimiento en el usuario de la necesidad de revisar periódicamente los vehículos y no sólo los elementos del motor.

Los antecedentes de esta campaña se remontan al año 1965, con la denominación «Alumbrado y Neumático», que se fue repitiendo cada dos años hasta 1977. Reanudada en 1983, se observó que un alto porcentaje de vehículos no cumplían los requisitos exigidos por la normativa sobre el correcto estado de los sistemas de alumbrado y neumáticos.

Con posterioridad, se han efectuado, en las provincias de Granada Albacete, unas campañas que han ampliado el reconocimiento a otros elementos como frenos, dirección y amortiguadores y han dado como resultado, en el caso de Albacete, que un 69 por 100 de una muestra de 1.482 vehículos tenía defectos en algunos de los sistemas anteriormente señalados.

Por su parte, la Jefatura Provincial de Tráfico de Valladolid ha adelantado parcialmente su campaña, en colaboración con el Ayuntamiento y el RACE, con el lema «Prepare sus vacaciones, ahorre combustible y no contamine su ciudad». Con igual propósito, Gerona tiene previsto iniciar una campaña para que se efectúen unas revisiones más estrictas de los vehículos y para la orientación y ayuda a los jóvenes, con el fin de que no adquieran automóviles viejos en mal estado, para lo que se contempla un acuerdo con los talleres de la provincia para que faciliten las piezas de recambio con un 20 por 100 de descuento.

José RUBIO

El 69 por 100 de los automóviles revisados en Albacete presentaba algún problema de frenos, dirección y amortiguadores.

José RUBIO

Valladolid: una campaña adecuada.

TIO SAM PAGA LA ORA

Y si no, valga un botón de muestra: Ssell Miller, ciudadano norteamericano residente en Seattle (Estados Unidos), ha enviado, allende el mar, un cheque por valor de seis dólares, a la Oficina Municipal de Tráfico de Gijón, para hacer efectivo el importe de una multa de tráfico por aparcamiento de la ORA.

Y luego dicen que no se pagan las multas municipales...

DE NORTE A SUR

SALTEADORES DE CARRETERAS

M.F.P., de El Ferrol, es un ciudadano corriente que un buen día se vio involucrado, a la fuerza, en una escena típica de los films de terror.

Circulaba por una carretera onubense, entre Jabugo y Aracena, cuando un vehículo con rótulos comerciales ocupado por tres individuos le rebasó y comenzó a hacerle insistentes señales para que se detuviera. Algo le indicó a nuestro amigo, viajante de profesión, que allí había gato encerrado, así que aceleró y trató de dejarlos atrás. Aquéllos, visiblemente irritados, se lanzaron en su persecución y volvieron a rebasarlo, haciendo una conducción en «zig-zag» para cerrarle el paso.

Más adelante, se detuvieron con el coche cruzado en la carretera. El sol caía a plomo sobre una carretera desesperadamente solitaria. Eran las tres y media de la tarde. Como en las películas, pero en esta ocasión superando la realidad la propia ficción, M.F.P. calculó sus posibilidades, aceleró a fondo y pasó mordiendo la cuneta. En seguida avistó la gasolinera de Aracena. Estaba salvado.

Aquello fue una gamberrada o, en el mejor de los casos, un mal sueño. Cuidado con estos modernos emuladores de Diego Corrientes y El Tempranillo.

MEJORAS EN ALTEA, ALICANTE Y ELCHE

Altea está de enhorabuena. Recientemente han sido concluidas las obras de semaforización de la carretera N-332 a su paso por este importante núcleo turístico de la costa alicantina, cuya travesía ha sido durante muchos años un auténtico calvario a causa de las retenciones que se producían en un tramo de aproximadamente dos kilómetros. Una distancia que en ocasiones se tardaba en recorrer hasta tres cuartos de hora —sobre todo en las horas punta de acceso a las playas—, y que ahora podrá cubrirse en unos minutos.

Hablando de playas, y sin salir de la Costa Blanca, también se ha adoptado una solución a los accesos a la Sur de Alicante, de alta conflictividad de tráfico. Asimismo, dentro de la N-332, se halla ya en servicio la raqueta de entrada al centro de enseñanza existente en la zona de Vistahermosa, evitándose así el giro a la izquierda para entrar en el mismo, en el sentido Alicante. Por otra parte, está prevista para comienzos del otoño una solución idéntica para acceder al centro sanitario existente en el mismo punto, en esta ocasión en el sentido Valencia. Este lugar reunía un alto nivel de conflictividad, con riesgo de accidentes por alcance y retenciones, precisamente a causa de los giros a la izquierda.

Cruzar Altea ya no será un calvario.

Finalmente, por lo que se refiere a Elche, se van a invertir más de cien millones de pesetas en la realización de los enlaces de la N-340 con la avenida de la Libertad, en estos momentos uno de los puntos negros más importantes de la provincia alicantina, exactamente en el p. k. 60,200 del tramo Murcia-Valencia.

EL MUNICIPIO MAS SEGURO

Cincuenta y seis municipios españoles han colaborado activamente en el conocimiento y resolución de un problema, como es el tráfico y la seguridad vial, y algunos de ellos representarán a nuestro país como participantes en el Concurso Intermunicipal Europeo de Seguridad Vial «El municipio más seguro».

Villaescusa de Haro (Cuenca), Villa Santa Brígida (Las Palmas), Fuengirola (Málaga), Puertollano (Ciudad Real), Vitoria y Madrid han sido seleccionados en las distintas categorías, en función del número de habitantes.

CANARIAS: APLAZAMIENTO

La campaña de seguridad vial que según anunciábamos en el anterior número de nuestra revista se iba a celebrar en Canarias durante el presente verano, deberá esperar. Con la revista ya en la imprenta y sin posibilidades de cambio, el concurso que debía designar la empresa que llevaría a cabo tal campaña quedó desierto, pues a juicio de la DGT ninguna cumplía en sus proyectos los objetivos que se perseguía con la misma. No obstante, la campaña se celebrará más adelante.

CAMPEONATO AUTOMOVILISTICO PARA JOVENES

Con motivo de la celebración mundial del «Año Internacional de la Juventud», la Dirección General de Tráfico ha organizado el «Campeonato Nacional Automovilístico de Regularidad para la Juventud 1985».

Este campeonato, en el que podrán participar jóvenes conductores de ciclomotores, de edad comprendida entre los 14 y los 18 años, y de 18 a 25 años en motocicletas y automóviles, tiene por objeto fomentar entre los jóvenes conductores la costumbre y afición a la regularidad en la velocidad de sus vehículos, dentro de la estricta observancia de las normas del Código de la Circulación y de las reglas básicas de la Seguridad Vial.

Las pruebas se realizarán en dos fases: una autonómica, el 12 de octubre, y otra nacional, que se celebrará en Madrid el 1 de noviembre.

TECNICA DE LA CIRCULACION Y EL CONDUCTOR

La limitación de velocidad, uno de los temas principales de la Semana veneciana.

En Venecia (Italia) tendrá lugar, del 23 al 28 de septiembre, la XV Semana Internacional de Estudio «Técnica de la Circulación y el Conductor».

Esta reunión, convocada por la Prévention Routière Internationale y a la que asistirán representantes de la Dirección General de Tráfico de España, abordará los siguientes temas: Comportamiento del conductor, Limitación de velocidad y el conductor, La comunicación con el conductor, Protección y ayuda al conductor y Al servicio del conductor.

EDUCACION VIAL EN ESCUELAS DE VERANO

La educación vial ha sido uno de los aspectos especialmente contemplados dentro del programa de las Escuelas de Verano de Cáceres y Málaga, recientemente celebradas, para profesorado de Educación General Básica.

Los cursos, de dos días de duración en la ciudad extremeña y de una semana en la mediterránea, corrieron a cargo de Marisa García Ortiz, pedagoga de la Dirección General de Tráfico, bajo el título «La Educación Vial como Instrumento de la Seguridad Infantil». Su finalidad era la adquisición, por parte del profesorado, de la formación necesaria para desarrollar en los niños y adolescentes un comportamiento vial que les permita afrontar con el menor riesgo la circulación por las vías públicas.

Los temas impartidos dentro de los cursos fueron los siguientes:

1. Análisis de la exposición de los niños a los accidentes. 2. Funciones y procesos psicológicos relacionados con la conducta vial del niño. 3. Contenido de programas educativos: formulación de objetivos. 4. Recursos didácticos: utilización de medios audiovisuales. 5. Evaluación de diversas experiencias de educación vial.

CURSOS DE SEGURIDAD VIAL A LAS FUERZAS ARMADAS

Como continuación de una experiencia piloto de colaboración llevada a cabo en Sevilla, entre la Dirección General de Tráfico y las Fuerzas Armadas, profesores e instructores de las escuelas militares de conductores y automovilismo de la provincia de Valladolid han seguido un curso intensivo de Seguridad Vial en la sede de la Capitanía General de la VII Región Militar.

Las charlas, presididas e impartidas por altas autoridades militares y responsables provinciales de la DGT, abordaron temas relacionados con la educación vial, el factor humano, accidentes y socorrismo, conducción de vehículos militares y partes de accidentes.

José RUBIO

Capitanía General de Valladolid, marco para la celebración del curso.

Como principales conclusiones se estableció la necesidad de una más estrecha relación FAS-DGT, así como adaptar y corregir deficiencias en el actual canje de permisos de conducción militares; estudio conjunto de la problemática circulatoria de los convoyes militares, establecer una enseñanza amplia en los nuevos reclutamientos sobre el peatón y la circulación en motocicletas, así como los peligros del alcohol y de los fines de semana.

Finalmente, se estudió la conveniencia de potenciar e incentivar este tipo de prácticas por medio de la creación de unos diplomas y premios de carácter nacional para los instructores y asistentes a los cursos, con el fin de fomentar la educación vial de adultos en todos los acuartelamientos de nuestras Fuerzas Armadas.

INFORMATIVO VILLA DE madrid

EL PERIODICO DE
LOS QUE VIVEN EN MADRID

INFORMATIVO QUINCENAL EDITADO POR EL AYUNTAMIENTO DE MADRID

LICENCIA PARA CONDUCIR UN CICLOMOTOR

SOLICITUD DE LICENCIA CONDUCCION DE CICLOMOTORES

DOCUMENTOS QUE SE ACOMPAÑAN
(Téchese con una X el cuadro de los que presente)

1. D. N. I. ☐
2. Certificado médico ☐
3. Tres fotografías de 35 x 25 ☐
4. Autorización paterna ☐
5. ..... ☐
6. ..... ☐

VERIFICADOS LOS DATOS Y COMPROBADA LA DOCUMENTACION
Fecha
El funcionario,

A RELLENAR POR LA JEFATURA DE TRAFICO

CERTIFICO que la presente solicitud ha sido firmada por el peticionario ante mí.
Fecha
El funcionario,

(Ver instrucción 4.ª para rellenar).

POLIZA

TASA 2.4

Jefatura donde se solicita

1. DATOS DE FILIACION

N.º D. N. I.	Fecha nacimiento
1.er Apellido	
2.º Apellido	
Nombre	Sexo

2. DOMICILIO LEGAL

Calle o plaza y número	
Localidad	Provincia

Grupo sanguíneo

El que suscribe, cuyas circunsta... han quedado reseñadas, SOLI... los trámites oportunos, se le co... Conducción, a cuyo efecto declar...

1.º Que conozco las normas y ... lación vigentes.

2.º Que no soy titular de ning... conducir automóviles.

3.º Que no he sido objeto de ... plique la retirada o suspen... de Conducción

(Localidad y fecha)
Firma (Ver instrucción

Mod. 2.28 - IMPRESO GRATUITO

Para solicitar una licencia de conducción de ciclomotor es preciso haber cumplido los dieciséis años de edad y no haber rebasado los sesenta y cinco, salvo en el caso de que el interesado haya sido ya titular de otro permiso.

No obstante, también pueden obtener esta licencia los menores de dieciséis años que una vez cumplidos los catorce hayan finalizado los estudios de Educación General Básica, previa realización de las pruebas oportunas.

Los mayores de dieciséis años podrán solicitar la referida licencia ante cualquier Jefatura Provincial de Tráfico, aportando para ello la siguiente documentación:

1. Impreso de solicitud, debidamente rellenado.

2. A dicho impreso de solicitud se adherirá una póliza de 25 pesetas y la tasa reglamentaria correspondiente.

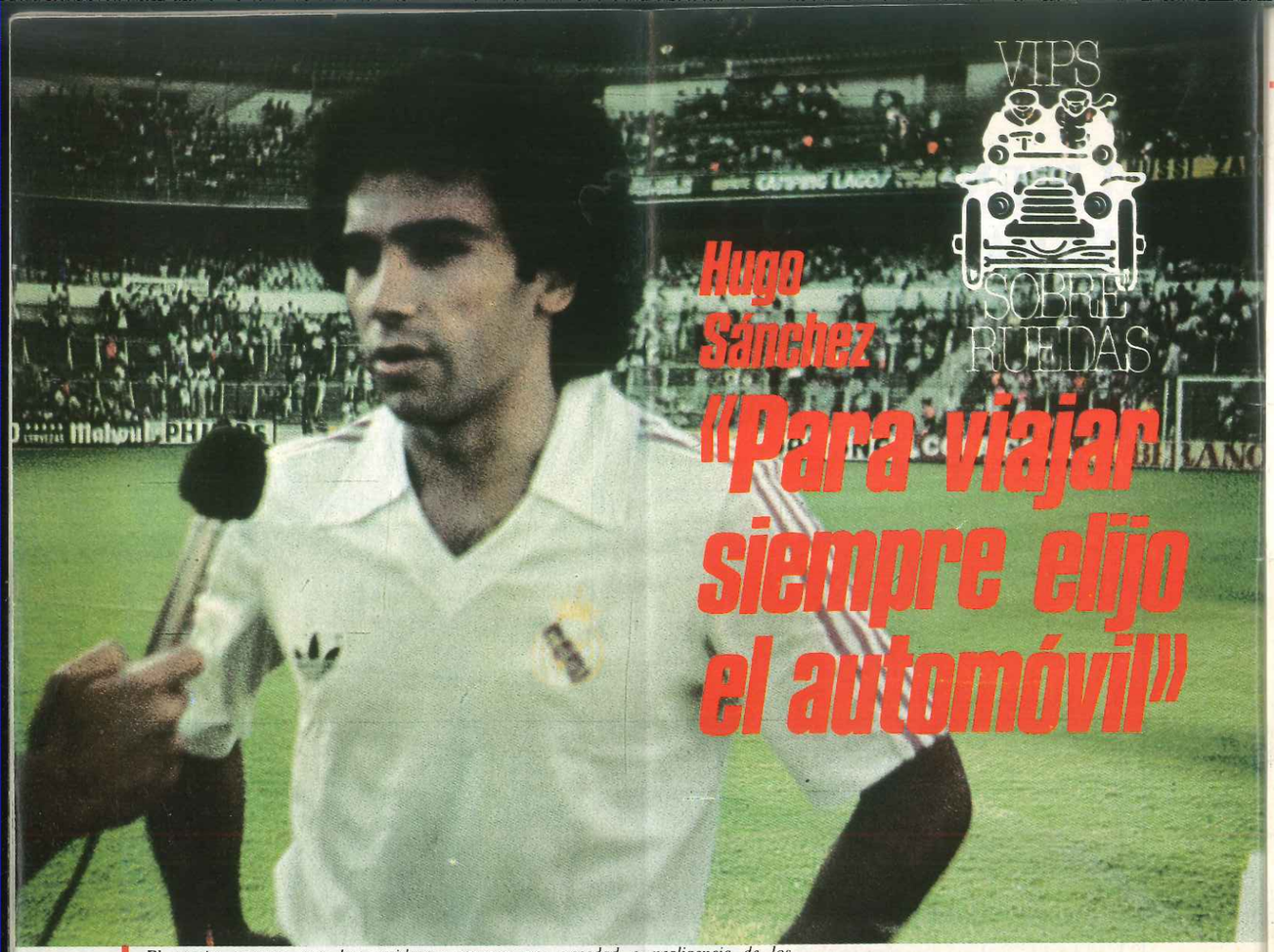
3. Documento Nacional de Identidad.

4. Certificado de Aptitud Física, expedido por un Centro de Reconocimientos Médicos debidamente autorizado, al que debe adjuntarse una fotografía tamaño 25 × 35 milímetros.

5. Una fotografía idéntica a la adherida al Certificado de Aptitud Física.

6. Una póliza de 25 pesetas para la licencia solicitada.

Toda esta documentación deberá entregarse en la ventanilla correspondiente de la Jefatura Provincial de Tráfico.



VIPS SOBRE RUEDAS

Hugo Sánchez «Para viajar siempre elijo el automóvil»

El manito asegura que los accidentes ocurren por necedad o negligencia de los conductores.

Asegura que de automóviles entiende lo justo. Lo suyo, como ha demostrado, ha sido golear defendiendo los colores del Atlético de Madrid. Por su eficacia y calidad, los millones llamaron a su puerta y ahora comienza una nueva etapa de madridista. Hugo Sánchez, el futbolista más cotizado, colgó las botas para hablarnos de su experiencia como conductor. Sobre el césped de los estadios es un jugador espectacular; a los mandos de su utilitario, para el mexicano, no valen exhibiciones.

Le sorprendió a Hugo Sánchez que le requiriéramos para hablar sobre temas de circulación. Está más habituado al acoso de los informadores en busca de la primicia sobre su futuro deportivo, sus goles o el reciente compromiso supermillonario que ha suscrito con el Real Madrid. Es el futbolista de moda y, perdonen el tópico, está pagando el precio de la fama. El máximo goleador del campeonato de fútbol esbozó una tenue sonrisa de agradecimiento cuando le aseguramos que del balompié no íbamos a cruzar una palabra.

No era nuestra intención traicionarle, pero la primera pregunta la exigía el guión.

—Eres tan buen conductor como futbolista?

—Me considero un automovilista seguro. Se me da bien y me gusta esto del volante. Eso sí, es más fácil manejar un vehículo que conseguir un gol. Dominar un coche está al alcance de quien se lo proponga.

Indagamos en sus raíces. Allá, al otro lado del charco, en México, parece que su padre fue también su primer profesor.

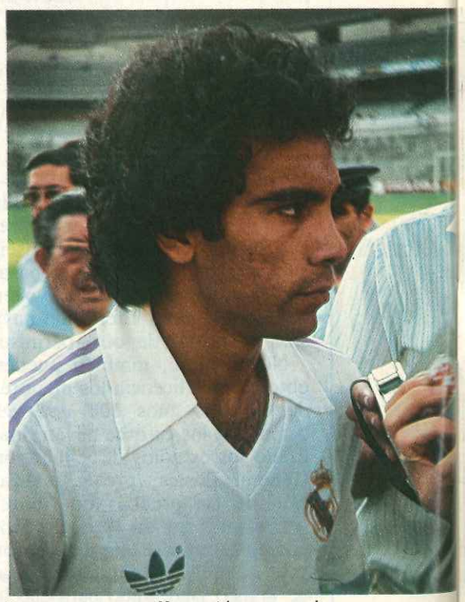
—Sí. No tenía más de doce años. Mi padre me sentaba en sus piernas y me dejaba dirigir el volante. Recuerdo que me ponía en tensión con aquella experiencia. Más tarde, en un rancho de la familia, practicaba por una carretera de tierra. Por entonces tendría catorce años.

El procedimiento para obtener el permiso de conducir en México es distinto al sistema español. Hugo no tardó en conseguirlo.

—Sí, es diferente. En mi país, con dieciséis años se obtiene un permiso temporal hasta los dieciocho. Con esa edad debes superar una prueba para lograr la definitiva licencia.

Sintió, como cualquier chaval, la fiebre por la velocidad. Al mexicano, los automóviles y las motocicletas le quitaban el sueño.

—Cierto. Me encantaba conducir. Tanto era así, que un familiar me dejaba su coche para que me sintiera feliz, sin disponer del necesario permiso. Por supuesto, la calle apenas tenía tránsito y tan sólo ocurrió en un par de ocasiones. Ya sabes, la curiosidad por lo novedoso.



Las tres cosas que Hugo pide a un coche: seguridad, comodidad y rapidez.

«Los ""piques"", absurdos»

De aquellas aventuras a hoy han transcurrido muchos años. Por el fútbol llegó el eco de su nombre hasta Europa. Cruzó el Atlántico para enfundarse la camiseta rojiblanca, hace cuatro temporadas, y demostrar sus habilidades. A pesar de que los inicios fueron difíciles, el tiempo ha desempolvado la evidencia y Hugo Sánchez es un verdadero ídolo: El Real Madrid, en una hábil jugada de talonario, acaba de incorporarlo a sus filas. Veinte mil personas le ovacionaron en la tarde de su presentación.

Recuerda, en rápida reflexión, lo difícil que le resultó adaptarse a la vorágine de la vida cotidiana española.

—Necesité un buen rodaje. No lo dudes. Todo lo encontraba diferente: los horarios, las comidas... ¿Y el tráfico? Por supuesto. Existen muchas diferencias. La más notable es que allí se conduce con más prudencia y habilidad. En España he sido testigo de graves imprudencias. En especial se prodigan esas absurdas carreras por salvaguardar el honor. Los «piques», ¿no se dice así? En referencia a las carreteras, creo que en número de accidentes mortales superan a México.

Los accidentes, producto de la terquedad

—¿Cuáles crees que son las causas de los trágicos balances de víctimas que se cobran las carreteras?

—Un accidente ocurre por la necedad o terquedad de algún conductor. Las colisiones son causa directa de acciones negligentes o por falta de precaución. En contadas ocasiones son problemas de la mecánica del vehículo.

—¿Dónde está la solución?

—Considero muy importante la educación en las escuelas. En México, con habitual periodicidad, los policías de tránsito acuden a los colegios para enseñar a los niños. Les dan consejos muy valiosos y les recuerdan su obligada colaboración por el bien del tráfico. En fin, aspectos básicos que van formando al futuro conductor.

El nuevo «crak» del Real Madrid aprendió a conducir sentado sobre las piernas de su padre, cuando sólo tenía doce años.

—La educación vial en las escuelas está reconocida a nivel internacional. Pero, ¿cómo acabar con las temeridades de los adultos?

—Es labor de los medios de difusión. Deben orientar de modo permanente a los automovilistas. Hacerles reflexionar, recordando que no merece arriesgar la vida por llegar unos minutos antes. Siempre se debe pensar en la familia que te está esperando.

Disfrutar al volante

Cambiamos el rumbo de la conversación. Los coches también son un medio para disfrutar. Hugo Sánchez no lo duda.

—Por supuesto. Para cualquier viaje elijo el automóvil. Siempre que hasta el destino llegue una carretera...

—¿Te gusta apretar el acelerador?

—Cuando me acompaña mi familia, ni se me ocurre. Viajando solo, algo inusual, con la seguridad de que no hay otro vehículo delante, detrás o próximo por cualquier parte, me aventuro a subir algo más la aguja del velocímetro. Sin exhibiciones, por supuesto.

—¿Cómo te llevas con la compañía de seguros?

—Tendrían que proclamarme abonado honorífico. Nunca he tenido un accidente. Rozaduras o pilotos rotos al margen. ¿Me permites que toque madera?

Hugo ha tenido la oportunidad de ser propietario de diferentes modelos y marcas de automóviles. A diferencia de otros populares personajes, maniáticos del coleccionismo, el mexicano prefiere usar y cambiar.

—No acostumbro a quedarme con el mismo coche mucho tiempo. Lo renuevo cuando las circunstancias lo permiten. Recuerdo la lista de utilitario que compré en México: un Volkswagen, un Dutchman, un Ford Mustang, Ford Galaxy y, por último, un LTD. En España tuve primero un Renault 14 y el actual es un Ford Escort.

—¿Qué buscas cuando quieres adquirir un vehículo?

—Que me proporcione tres cualidades: seguridad, comodidad y velocidad mediana. No soy demasiado exigente.

Sabemos, no es un misterioso secreto, que tiene en mente un nuevo estreno. Está detrás del último modelo de Mercedes. Además de especialista en goleadas, demuestra con sus preferencias que está puesto en el mundo del motor.

—Considero que el auto es una máquina imprescindible en el sistema de vida actual.

Y lo demuestra con el movimiento. Hugo Sánchez abandonó el estadio Santiago Bernabéu a bordo de su Ford Escort rojo, y se pierde, como una centella, por el madrileño Paseo de la Castellana.

Pedro Pablo SAN MARTIN
(texto y fotos)

N-I DESDE LA CUNETA

por José Luis SAMPEDRO

LAS FATIGOSAS VACACIONES

COMO yo soy peatón y hasta por carretera voy muchas veces andando —por la izquierda, naturalmente—, puedo sentarme en la cuneta a descansar, a mirar el paisaje y a contemplar, sobre el asfalto, el ajetreo de la vida. Ese ajetreo es, ahora, el ir y venir de las vacaciones. Porque, en estos días, media España se va de vacaciones y la otra media vuelve de vacaciones. Las caravanas de rostros pálidos se cruzan con las de rostros ya bronceados. Salvo, claro está, unos cuantos ciudadanos atípicos, que tomamos las vacaciones en invierno o en otoño, porque pensamos además siguiendo el hilo que voy a exponer, dada la oportunidad.

Se trata de rectificar un grave error incrustado en la mentalidad colectiva, igual que persiste la idea de que el sol sale y se pone. Ese error consiste en creer que las vacaciones constituyen el bien ganado descanso después del trabajo, cuando la realidad es ésta:

a) Las vacaciones no son un descanso, y

b) No son la consecuencia del trabajo, sino al revés: no hay vacaciones porque hay trabajo, sino que hay trabajo porque hay vacaciones.

¿Se sorprenden ustedes? No me extraña: el sistema nos come el coco y consigue hacernos creer que las vacaciones significan libertad y ocio. Mediante esos posters siempre con señoras estupendas —incluso en topless— a la orilla del mar y demás argucias publicitarias, el sistema nos convence de que seremos desgraciadísimos sin un mes en la costa de lo que sea. Entonces nosotros pedimos tres o cuatro anticipos y nos condenamos a horas extraordinarias hasta el verano siguiente. O sea, un año de trabajos forzados productivos.

Pero olvídense ustedes de esas señoras estupendas, que de todos modos uno no se las tropieza nunca (también hay, para las damas, jóvenes atletas como un tren) y observen la realidad como yo lo hago: bajo la fría lupa de la ciencia. En primer lugar, en vacaciones la mayoría no descansa porque su objetivo es divertirse y eso exige movimiento. Unos por hacer deporte otros por dedicar las noches a fatigosas aunque placenteras gimnasias (en vez de dormir) y todos por hacer frente a las emergencias inevitables, el caso es que la frase más repetida cuando se acaba la movida estival es la de: «¡Ay, Pepe, qué ganas tengo de verme en casita!» Porque entre los problemas de alojamiento, comida, transporte, niños, amigos pelmazos, dolencias estivales y análogos, la verdad es que muchos puestos de trabajo resultan más descansados que la vacación. Sólo que «palos con gusto no duelen» y el sistema nos inculca esa preferencia masoquista, porque en ella está su negocio.

En segundo lugar —y esto es lo fundamental— las vacaciones no son la secuela del trabajo, sino al revés: hay trabajo porque hay vacaciones. En efecto, gracias a éstas tienen empleo quienes trabajan mientras los demás viajan. Y piensen, además, en las vacaciones de los extranjeros. ¿Verdad que se nos venía abajo la economía española —el trabajo de todos— si se le quitara el turismo?

Ejemplos aparte, mi tesis está demostrada ya con carácter general por la ciencia económica moderna, pues si antaño los hombres producían para consumir, hoy es justamente lo contrario. En las avanzadas economías de mercado es forzoso consumir para que se produzca, pues desde Keynes la palanca básica es aumentar la demanda efectiva para que haya trabajo, como aquí acaban de recordarnos recientemente. Según eso, los motores del sistema no son ya los creadores de riqueza, sino los creadores de necesidades, a base de persuadirnos de que no podemos vivir sin una lancha de vela amarrada en un puerto deportivo. Entonces trabajamos como negros para informar a nuestros amigos de que poseemos tan valioso artefacto, aunque luego no tengamos tiempo para navegar.

Si dudan todavía, después de ese riguroso razonamiento científico, recuerden a los japoneses. ¿No han observado que el mundo —España incluida— está lleno de turistas japoneses? Pues bien, gracias a sus vacaciones se ha expansionado prodigiosamente la exportación nipona, porque cada japonés resulta un anuncio viviente de cámaras, gemelos, tomavistas y demás. Al mismo tiempo, estimulan nuestras propias vacaciones porque al verles pensamos, inevitablemente:

—¡Caramba! Si ellos pueden venir desde el Japón aquí, ¿acaso yo —que zoy ezpañol, ¡cazi ná!— no tengo derecho a acercarme por lo menos a Mallorca con la señora y los niños?

Y nos vamos a Mallorca. Adquiriendo previamente, claro está, el tomavistas y la radio portátil con cassette, ambos japoneses. Para lo cual redoblamos nuestro esfuerzo productivo durante once meses, con el consiguiente crecimiento del PIB español que es, como ya todos saben, el Producto Interior Bruto. ¿Está claro?

Si escuchas la radio por deporte, escucha la SER.

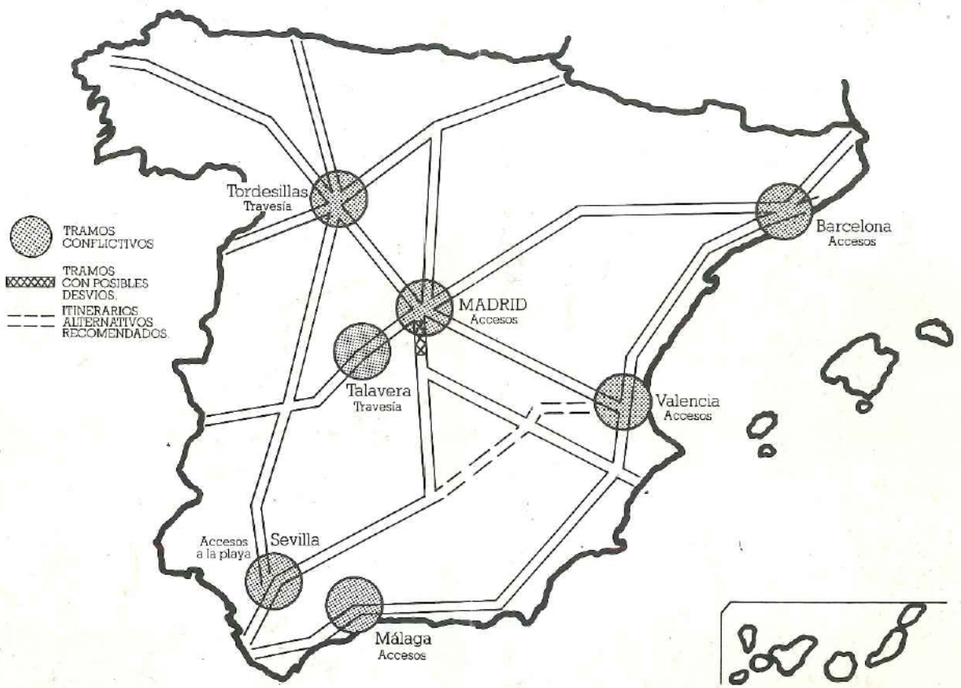
ROBERTO PEREZ - ASOCIADOS

Cuando la SER cubre una información deportiva, lo hace en directo. Con todo el equipo. Conectándote con la noticia allí donde está. En todos los campos.

La SER puede hacerlo porque tiene equipo. Profesional. Objetivo. Especializado. Para ofrecerte deportivos informativos. Como deben ser. Escúchalos. Por deporte.

SER
Somos Deportivos.

ESPECIAL CONDUCTORES



BOK

Durante los próximos días aumentará notablemente la circulación en nuestras carreteras.

(91) 742 12 13

Para ayudarle en sus desplazamientos, la Dirección General de Tráfico desplegará todos sus medios técnicos y humanos. Queremos que conozca las medidas que puedan afectarle de una forma directa.

Por eso le ofrecemos un especial teléfono. Para que pueda estar totalmente informado. Y para que, además, pueda solicitar servicio de auxilio mecánico y sanitario de forma permanente.

Gracias, Señor.

La Dirección General de Tráfico intenta cubrir dos grandes objetivos:

Lograr la mayor seguridad para usted y hacer más fluido el tráfico en nuestras carreteras. Para ello solicitamos su colaboración.

Ponga a punto su vehículo (frenos, luces, presiones, etc.).

No tome bebidas alcohólicas y no haga comidas copiosas.

Si a pesar de todas las medidas adoptadas se encuentra en caravana, acepte el hecho y mantenga la velocidad que la circulación imponga, evitando adelantamientos y cualquier maniobra brusca. Cumpla las indicaciones de la señalización y de los agentes de la Guardia Civil de Tráfico.

Gracias por su ayuda.

Dirección Gral. de Tráfico

MINISTERIO DEL INTERIOR