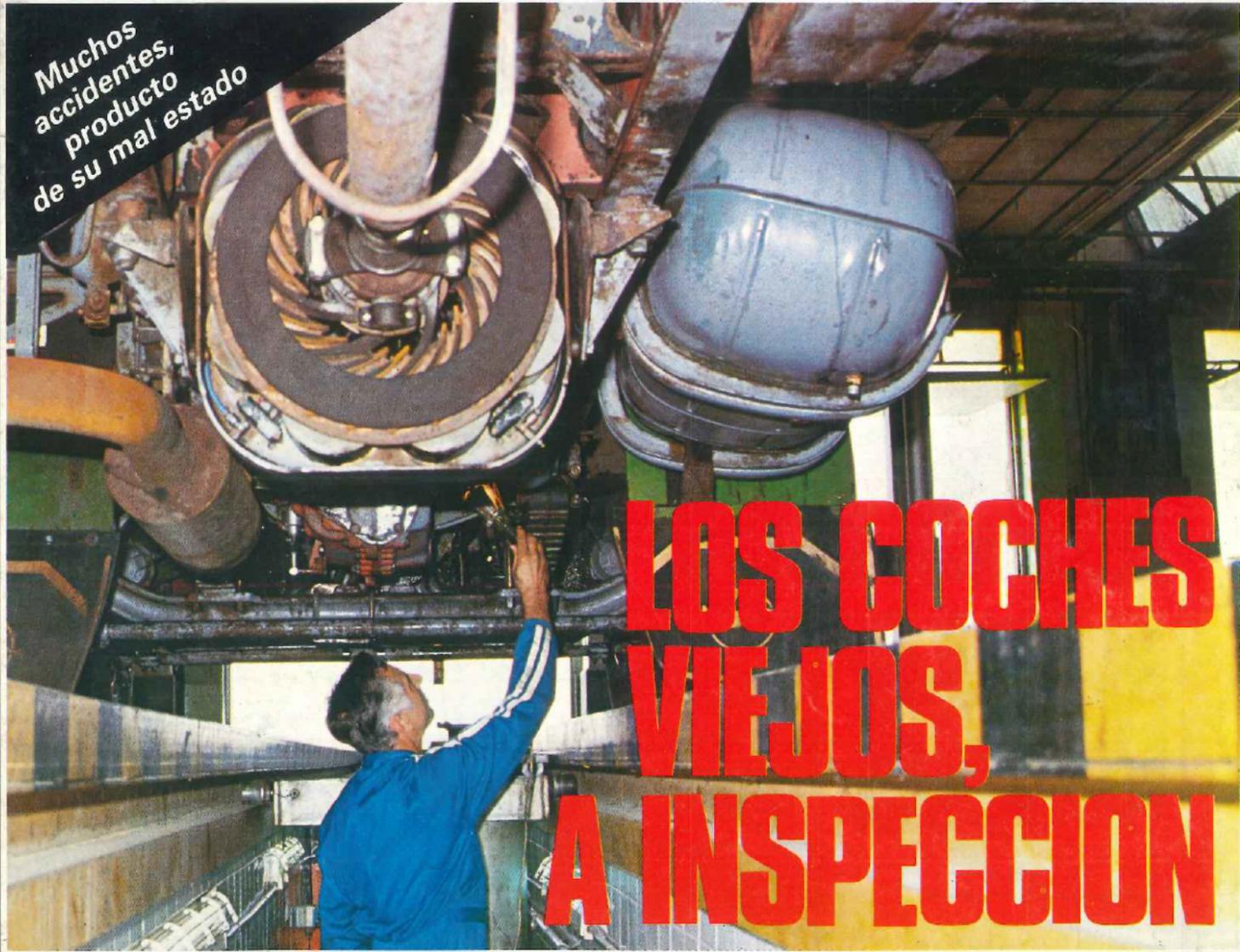


AÑO I
NUM. 4
OCTUBRE 85

Tráfico



Muchos
accidentes,
producto
de su mal estado

LOS COCHES VIEJOS, A INSPECCION



Galicia,
imperio
del
peatón

Compradores de automóviles

Se fijan más en la estética

Aranguren
LA ETICA
DEL TRAFICO



Foto: Luis Zazo

AÑO I - NUMERO 4
OCTUBRE - 1985

| | |
|--|-----------|
| CRITIQUE, SUGIERA, CENSURE | 3 |
| EDITORIAL | 5 |
| EN PORTADA: LOS COCHES MAS VIEJOS, A INSPECCION | 6 |
| QUE GALICIA CAMINE SEGURA | 17 |

TRAFICO DEL MOTOR

| | |
|--|-----------|
| Los españoles dan prioridad a la estética | 23 |
| Así ven el Opel Corsa 1.2 S 4p. | 26 |
| El parque automovilístico, al día | 29 |
| Zanini, a todo gas | 30 |

| | |
|---|-----------|
| KILOMETRO A KILOMETRO: ANALISIS A LA CARRETERA VILLACASTIN-SALAMANCA | 31 |
| REGLAMENTO DE AUTOESCUELAS: UN AÑO DESPUES | 37 |
| CONDUCCIR MEJOR | 40 |
| PRIMEROS AUXILIOS | 42 |
| DE NORTE A SUR | 43 |
| EL CHALADO Y SU CACHARRO | 46 |
| LETRA PEQUEÑA: CEE Y COCHES PARA AUTOESCUELAS | 47 |
| VIP's SOBRE RUEDAS: MIGUEL MUÑOZ | 48 |
| DESDE LA CUNETAS | 50 |

Director: Jesús Soria.

Redactor jefe: Adrián Guerra.

Confección: José Bésimo. **Redactores:** José Ignacio Rodríguez, Pedro Aragón, Francisco Heras, Nono Hidalgo (Andalucía), Pedro Pablo San Martín (colaborador), Alejandro Molins (colaborador). **Fotografía:** José Rubio, David González (colaborador). **Colaboración especial:** Antonio Zanini, José Luis Aranguren, Ramón, Sebastián, José Antonio Peñas y Carmela Rebolledo (test).

Redacción: C/ Josefa Valcárcel, 28 (2.ª planta). 28027 Madrid. Teléfono 742 31 12 (ext. 228, 243 y 285).

Consejo Editorial: Presidente: José Luis Martín Palacín. **Vicepresidente:** Miguel Muñoz Medina. **Vocales:** José María Altozano, José Benavides, Eduardo Berzosa, Carlos Corbacho, Joaquín Díaz Pardo, Juan Galbis, Adrián Guerra, Isabel Herrarte, Juan José Jauralde, Juan Luis Mayoral, Carlos Muñoz Repiso, Caly Pedruelo, Carmen Pérez Palmero, Estrella Rivera, Jaime de la Serna y Jesús Soria.

Imprime: ALTAMIRA. Ctra. Barcelona, km. 11,200. 28022 Madrid. **Depósito legal:** M-25.988-1985. **Distribución:** Direct Mail. Lagasca, 127. 28007 Madrid.

(La revista TRAFICO no comparte necesariamente la opinión de sus colaboradores).

Edita: Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior).

Tirada de este número: 200.000 ejemplares.

**CRITIQUE, SUGIERA, CENSURE...
CRITIQUE, SUGIERA, CENSURE...
CRITIQUE, SUGIERA, CENSURE...**

LA LETRA CON SANGRE NO ENTRA

En el número 2 de su revista se nos informa de una serie que se está preparando para TVE, probablemente titulada «Así fue, así lo cuenta». Según el reportaje, el objetivo de dicha serie es «concienciar a los automovilistas de la peligrosidad que suponen determinadas maniobras y actuaciones en la carretera», y se ilustra con una fotografía ya de por sí elocuente: ambulancia, bombona de oxígeno, etc.

Lamentablemente, aún tengo grabadas en la memoria secuencias de la serie «La segunda oportunidad». Escenas que nos recordaron el refrán «La letra con sangre entra». No creo que representar una macabra escena, no por ello menos cotidiana, de las consecuencias de una colisión frontal, o ver cómo se despeña un autotocar supuestamente escolar, contribuya en absoluto a disminuir el número de accidentes, ni a capacitar mejor a nadie.

Nunca me ha dado buen resultado decirle a un alumno que suspenderá el examen para que aprenda más. Es más, estoy convencido de que a partir de ese momento su objetivo está más distorsionado que antes, porque piensa más en el examen que en el aprendizaje. Es el tributo que se cobra el factor miedo.

En definitiva, me temo, según el reportaje publicado, que esta nueva serie sea una prolongación de «La segunda oportunidad», con el añadido de revista de sociedad. Una serie con los objetivos mencionados es algo más que un film divulgativo. Es un acto didáctico y como tal debe

ser contemplado. No obstante, son de elogiar todos los esfuerzos que se hagan en pro de una mayor seguridad vial. Luis Juan y Bautista. Profesor de autoescuela (Badalona, Barcelona).



CONTRADICCIONES

Aprovechando que en su revista hay una sección dedicada al lector, que acabo de volver de unos viajes por diversas provincias y que mi «carnet» es muy reciente (26-7-85), paso a exponerles mis dudas sobre algunas contradicciones en la señalización que he encontrado, así como alguna incongruencia.

Ante una señal vertical de prohibido adelantar y, en cambio, línea discontinua en el suelo, ¿cómo debo actuar? Y ante una señal de fin de prohibido adelantar y línea continua en el suelo, ¿qué he de hacer?

En un punto determinado hay una señal de prohibido circular a más de 50 ó 60 kilómetros/hora y un kilómetro más adelante hay una gran recta, con buena visibilidad y línea discontinua sobre el pavimento, sin ninguna otra señal que ponga fin a esa prohibición. ¿Puedo adelantar? ¿A qué velocidad debo hacerlo? No había circulación en sentido contrario.

Les pido disculpas por lo que para ustedes pueden parecer novatadas. Pero para mí es importante tener seguridad en lo que hago cuando conduzco. César Martín Galán (Móstoles, Madrid).

Respuesta: Por lo que se refiere a su primera pregunta, parece que no hay contradicción entre la existencia de una señal vertical que prohíba adelantar y la marca longitudinal discontinua de la calzada, ya que éstas están destinadas a delimitar carriles con el fin de guiar la circulación. Por otra parte, aun cuando no exista señal vertical de prohibido adelantar, si existe una línea longitudinal continua habrá que tener en cuenta que ningún conductor debe atravesarla o circular sobre ella ni, cuando la marca separe los dos sentidos de la circulación, circular por la izquierda de la misma. En consecuencia, cuando una señal vertical prohíba el adelantamiento no se podrá efectuar si para ello hay que ocupar la parte de la calzada destinada al sentido contrario, sea la línea continua o discontinua.

No parece que exista inconveniente en que usted realice una maniobra de adelantamiento en el tramo indicado, siempre que las circunstancias lo permitan y siempre que no exceda su velocidad de la máxima permitida en la señal. A este respecto le indicamos que la señal de «velocidad máxima» obliga desde el lugar en que esté situada hasta la próxima señal de «fin de limitación de velocidad», u otra «velocidad máxima», salvo que esté colocada bajo una señal de peligro, en cuyo caso la prohibición finaliza cuando termine el peligro señalado. Esta señal situada en una vía sin prioridad, deja de tener vigencia al salir de una in-

tersección con una vía con prioridad.

FALTA LIMITACION DE VELOCIDAD

Siento tener que escribir mi primera carta a su revista para hacer uso de una crítica. Y es que en nuestro pueblo estamos hartos ya de lo que, sin duda, debe ser un error o un olvido de alguien. Me refiero a la Nacional 120, entre León y Astorga, a su paso por San Miguel del Camino. Hace unos trece meses que acabaron las obras de acondicionamiento y de instalación de señales en la recta que cruza el pueblo. Pues bien: en dirección hacia Astorga no han vuelto a poner las señales de limitación de velocidad a 60 y 80 y aquí pasan como locos, hasta a 120 y más. En cambio, en el otro sentido pusieron esas señales. ¿Por qué? Ya les digo que estamos bastante hartos, porque el peligro es mucho.

Además, he de decirles que pongan las señales bien grandes y que eviten como sea que sean tapadas por las ramas de los árboles. Porque si las ponen «escondidas», es como si nada. Benedicto Alegre (San Miguel del Camino, León).

ESTRECHAMIENTO EN LA N-II

Es incomprensible que en la Nacional II existan actualmente unos 200 metros con sólo dos carriles, cuando desde la iniciación de esta carretera hasta San Fernando de Henares hay tres. El estrechamiento se produjo en el kilómetro 10, llegando a Madrid, y origina continuamente grandes embotellamientos, a pesar de la señalización.

Lo que resulta totalmente incoordinado por Tráfico y Carreteras es que a mediados de agosto se vertiese asfalto y se pintasen sólo dos carriles. La solución creo que es sencilla y poco costosa,

sin necesidad de grandes obras, y no es otra que hacer un seto central de hormigón en esa zona, como en la Nacional de Andalucía. Así se ganaría espacio, quitando arcén en ese tramo de 200 metros y dejando sólo unos centímetros de seguridad. Habría que mover un poco las farolas y quitar un poco de cuneta, pero se habilitarían así tres carriles. Es totalmente ilógica la existencia de un tramo así, que hace perder rapidez a la vía y produce embotellamientos constantes y diarios. ¿De qué sirve hacer una autovía si luego hay que esperar en este punto, cuando la solución es fácil y sin gran obra?

Espero, como todos los que sufrimos diariamente este tramo, una pronta solución. **Un alcaláino** (Alcalá de Henares, Madrid).

COCHE ALQUILADO

El pasado 5 de agosto mi padre alquiló en el aeropuerto de Zurich, en la sección Europcar, un Renault 25 GTS. Al cabo de varios días dimos con varios fallos fatales, como piezas de plástico mal encajadas y malas, poca potencia en puertos de montaña y piezas de sujeción del capó trasero que se caían constantemente. Mi pregunta es la siguiente: ¿La culpa es de la Renault o de la Europcar? **Sergio Landolt** (Villanueva de la Cañada, Madrid).

Respuesta: Recogemos con mucho gusto su carta, al igual que las de todas las personas que nos escriben, pero sentimos no poder responderle. Como fácilmente comprenderá, es un problema que no está en nuestra mano juzgar.

CABALLEROS Y VEHICULOS PESADOS

En el mes de agosto, durante mis vacaciones, recorrí bastantes kilóme-



tros de nuestras carreteras y me llamaron la atención dos cosas. Primero, lo «modositos» que se vuelven los conductores más «osados» en aquellos tramos en que se advierte la presencia de los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Gracias por su presencia, por dejar sus vacaciones para otros meses menos apetecibles por el bien de todos.

Segundo, hacer una llamada de atención a los profesionales de la carretera, los conductores de camiones y autobuses. Por favor, no pierdan la fama de caballeros de la carretera. A mí, particularmente, me llena de satisfacción ver que un vehículo pesado me da paso con los intermitentes o con el brazo (o me indica que desista, si es el caso). Al pasar junto a él se lo agradezco de algún modo y él me responde. Detalles como éste nos hacen reflexionar en que los demás vehículos llevan un ser humano en su interior y nos llevan a comportarnos más cortésmente. La tradición hace que sean ellos los que deban comenzar esta cadena de cortesía.

Y para concluir, una sugerencia: ¿Sería factible modificar el Código de la Circulación en el sentido de que se permitiese, como caso excepcional, que los camiones y autobuses invadan el arcén derecho para facilitar el adelantamiento a los vehículos que les siguen? Por ejemplo, cuando fuesen más de cinco tras ellos. **Vicente Martín** (Valencia).

Respuesta: Agradecemos su sugerencia, aunque parece difícil modificar el Código en el sentido que usted indica, ya que como bien sabe el arcén no es zona de calzada destinada a la circulación de vehículos, ni siquiera al estacionamiento de los mismos, y sólo cuando sea practicable están autorizados a circular por él los tractores y máquinas agrícolas. Únicamente en circunstancias especiales que para caso se deben determinar, los agentes de la autoridad pueden permitir el uso del arcén o bien obligar a que determinados vehículos circulen por él.

Por otra parte, y al margen de lo anterior, el arcén no es normalmente zona de calzada que esté preparada para soportar grandes pesos, como en el caso de los camiones.

COMPLEJO DE SUPERIORIDAD

Ante todo, tengo que destacar que los españo-

les tenemos un complejo de superioridad bastante elevado y en muchos casos nos conduce esto a un accidente o a provocarlo, aunque no participemos en él. Este complejo de superioridad se debe a las clases de vehículos que se conducen. El que lleva el R-5 no considera que debe ir detrás de un 2-CV; el que conduce un Peugeot 505 no soporta ir detrás de un Renault-9. El que circula detrás de un conductor novel, en el momento que localiza la letra «L» ya no pretende más que adelantar, aunque el conductor novato esté conduciendo bien y normalmente. Entonces estas ganas horribles de adelantar le van excitando los nervios cada vez más y es por lo que se desesperan y deciden el adelantamiento en el momento menos oportuno, y todo esto se produce porque nos creemos superiores a nuestro semejante, bien por la marca que conducimos, o porque nos parece que superamos en pericia a los demás.

Con esto, le sugiero a la Dirección General de Tráfico que se haga un anuncio o «spot» televisivo a todos los españoles en el que nos mentalicen de forma que esa superioridad vaya desapareciendo. **Inocente Moreno Rodríguez** (Sevilla).

Las cartas destinadas a esta sección no deberán exceder de 20 líneas a doble espacio. Irán firmadas y consintiendo el nombre, domicilio, teléfono a ser posible y número de DNI. TRAFICO se reserva el derecho a extraerlas 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

Editorial

GANAR TERRENO

NUESTRAS carreteras se cobran anualmente cientos de muertos, atribuibles a muchas y variadas causas que sería prolijo mencionar. Una de ellas, sin embargo, estaba hasta ahora abandonada: el estado de los vehículos. Estudios recientes llevados a cabo en nuestro país de forma experimental, ofrecen datos escalofriantes sobre la conservación de muchos vehículos, capaces de provocar por sí solos cualquier desgracia en cualquier momento. Junto a esto, la evidente antigüedad de nuestro parque automovilístico —la mitad supera los diez años— que es, obviamente, terreno abonado a los fallos mecánicos, más, cuando sabemos que aquí existe escasa conciencia de lo que puede suponer para la seguridad vial, la seguridad de todos, llevar el coche con los frenos, la dirección o los amortiguadores defectuosos.

Precisamente para evitar en lo posible estas situaciones, en breve se implantará en nuestro país un sistema de revisiones para los vehículos de cierta antigüedad, que controlen su estado y permitan a sus propietarios el saber si pueden o no circular con unas garantías mínimas. Los conductores deberán acostumbrarse a convivir con unas siglas, ITV, que no son otra cosa que las Inspecciones Técnicas de Vehículos. Unas revisiones cuyos objetivos son reducir los índices de mortalidad, salvar vidas, evitar accidentes que pueden eludirse perfectamente; evitar, en definitiva, que los coches y la carretera nos sigan ganando terreno.

DESINFORMACION A TODA VELOCIDAD

La revista «Velocidad» nos brindaba hace algunas semanas un comentario, en el que elogiaba nuestra publicación («de muy buena presentación y mejor contenido»), cosa que agradecemos, para a continuación comentar, no sin cierta incongruencia, si no sería mejor destinar el dinero que en ella se invierte a reponer las motos de la Guardia Civil. En este sentido, y sólo con el ánimo de aclarar, decir que la estructura presupuestaria de la Administración española no permite que el dinero que se pueda gastar en información o divulgación (TRAFICO) se puedan destinar a motocicletas. Vamos, conocimientos básicos jurídico-administrativos. No obstante, nos complace in-

formar por enésima vez que el plan de renovación de la flota de motocicletas está en marcha, que el año pasado se compraron 430 «Yamaha-650» y que en el actual se han adjudicado 750 «Guzzi», también de 650 cm.³. Y seguirán más. No entendemos cómo la citada publicación desconoce esos datos. Y nos preocupa. Como no comprendemos que junto a los elogios hablen de «perder dinero y tiempo en imprentas», sobre todo teniendo en cuenta la aceptación que estamos teniendo como servicio público para los automovilistas, que hace que la tirada de 200.000 ejemplares —ni uno más, ni uno menos— se nos empiece a quedar pequeña.

ESTETICA

Si, manda la estética. O el coche entra por los ojos, o no hay nada que hacer. Es lo primero en lo que se fija quien quiere adquirir un coche. Después, la velocidad, la instrumentación, el maletero. Preocuparse por los elementos de seguridad ya es otro cantar. Casi siempre queda relegado a un plano muy secundario. Realmente preocupante. Primero el «me gusta» o el «no me gusta». Y en esta opción, la opinión de la mujer. Un punto este que ninguna casa de coches cuida y que terminarán por tener que hacerlo.

COMO se está haciendo en Galicia. En la «mancha verde» los peatones son demasiadas veces carne de cañón. Malas carreteras en muchos casos, deficiente señalización y uso y abuso del asfalto para ir y venir con las vacas, a veces sin el menor cuidado hacia elementales normas de circulación. El año pasado se produjeron 125 muertos. Para mitigar estas escalofriantes cifras, era necesario un fuerte desembolso económico: limitar velocidades en travesías, pasos peatonales, vallas de canalización de peatones, iluminación y hasta construcción de aceras. Una inversión rentable.

La misma inversión rentable que puede significar destinar un pellizco del presupuesto destinado al coche a que de vez en cuando sea chequeado. Las inspecciones técnicas de vehículos están al llegar. Nos tendremos que familiarizar con las siglas ITV. Estarán puestas en todas las estaciones donde se encargarán de revisar concienzudamente noventa puntos de su vehículo para saber si su coche falla en algo.

UNA seguridad de la que también habla en este número el profesor Aranguren. La ética por excelencia hablando de la ética del tráfico: los coches, la velocidad, los peatones. Unos folios que darán que hablar. Un catadrático que propugna algo tan polémico como la reducción «drástica» de la velocidad máxima.

Jesús SORIA



EN PORTADA



Foto Luis Zazo

EL 47 POR 100 DE LOS TURISMOS TIENE UNA ANTIGÜEDAD DE MAS DE 10 AÑOS

LOS COCHES MAS VIEJOS, A INSPECCION

La antigüedad de nuestro parque automovilístico es, cuanto menos, preocupante. Nada menos que el 47 por 100 de los turismos que circulan por nuestras carreteras tiene una antigüedad de más de diez años, cifras que llegan al 50 por 100 en los camiones y al 64 por 100 en los autobuses. Y no preocuparían tanto estos datos si no se tuviera la certeza de que una parte importante de los accidentes se produce por fallos mecánicos y que ese envejecimiento del parque lleva consigo una situación calamitosa de muchos coches, algunos perfectamente condenables a no volver a pisar el asfalto.

Recientes estudios llevados a cabo de forma experimental en varias provincias españolas, confirman que un alto porcentaje de los vehículos circulan por ahí con graves deficiencias mecánicas; esta situación ha obligado a la puesta en marcha de los controles periódicos (inspecciones técnicas de vehículos) que, a juicio de los técnicos, «evitarán muchos accidentes». En esta línea se han aprobado recientemente varios decretos que ponen marco legal tanto a estas inspecciones técnicas como a la puesta en marcha de una completa red de estaciones ITV. Todo comenzará a funcionar este año y el plan prevé que, en 1990, todos los vehículos con más de cinco años tendrán que pasar por estas estaciones anual o bianualmente.

Un plan complejo que llevará aparejada, además, una fuerte inversión, la creación de puestos de trabajo y una presumible reactivación del sector del automóvil. Un plan que tiene el «visto bueno» de prácticamente todos los sectores, algo lógico cuando el objetivo fundamental es mitigar el volumen de muertos que cada año se pierden en las carreteras.

(Un informe de Jesús Soria.)

Una amplia red de estaciones ITV se encargará de la verificación de su estado de conservación y funcionamiento

Una parte importante de los accidentes de tráfico se produce por deficiencias técnicas de los coches



Recientes experiencias llevadas a cabo en España demuestran el peligroso estado de muchos vehículos



Dicen los expertos que los amortiguadores de un coche raramente superan los 80.000 kilómetros, que es difícil que unas pastillas de frenos pasen de los 40.000 o que un embrague viva más de 50.000; sin embargo, todos sabemos de la existencia de vehículos que siguen rodando por ahí con amortiguadores que llevan soportando muchos más kilómetros; que muchos frenos no saben lo que es un cambio regular de pastillas y embragues que llevan «patinando» meses y meses. Y junto a éstos, otros elementos esenciales del coche que, por abandono, negligencia o simple desinformación son «abandonados» por sus propietarios. Son esos «descuidados» que, en alguna ocasión, provocan accidentes «tontos», a veces inexplicables. Esos que después de realizada la autopsia del vehículo se descubre en el parte mecánico: evidente abandono de partes fundamentales del coche.

Es una situación que, por obvia que parezca, no había sido atajada. Hasta ahora no había ningún medio de control sobre el estado de los vehículos que no fueran los que cada uno por su cuenta pudiera realizar; solamente los transportes públicos, camiones, autocares, etcétera, están obligados a pasar revisiones técnicas para comprobar el estado de los



Las inspecciones periódicas en otros países han demostrado una rebaja considerable en la accidentalidad en las carreteras.

puntos esenciales de cada vehículo.

Sin embargo, desde hace algunos años, cuando se vio la importancia que para la seguridad en las carreteras podría tener una media así, comenzó a plantearse en distintos departamentos de la Administración la posibilidad de implantar estos controles en todo el sector del automóvil. Así, el tema se incluyó hace cuatro años en el Plan de Seguridad

¿A PARTIR DE QUE EDAD?

La Dirección General de Tráfico y el Ministerio de Industria deberán dilucidar en las próximas semanas a partir de qué años de vida del coche se empiezan las inspecciones técnicas de vehículos. Industria había propuesto recientemente un calendario, recogido incluso en el artículo sexto del Real Decreto que regula estas inspecciones, que no gustó a la DGT, por considerar que el abanico de vehículos que se verían obligados inicialmente —a partir de 1986— a pasar por las ITV sería excesivamente corto. En su opinión, las actuales estaciones podrían atender una mayor demanda que pronto se ve-

ría apoyada por la puesta en marcha de nuevas líneas que irán montando las comunidades autónomas de acuerdo a un plan escalonado de actuaciones.

Lo que sí está decidido es el tipo de distintivo de inspección, que deberán estar realizados en un material que impida su posible reutilización. Los colores de fondo y caracteres se determinarán de acuerdo con el año civil en el que caduque el plazo de validez de la inspección. Así, para el año 1987 el fondo será amarillo y los caracteres rojos; para el 88, fondo rojo y caracteres amarillos, y para el 89, fondo verde y caracteres rojos.

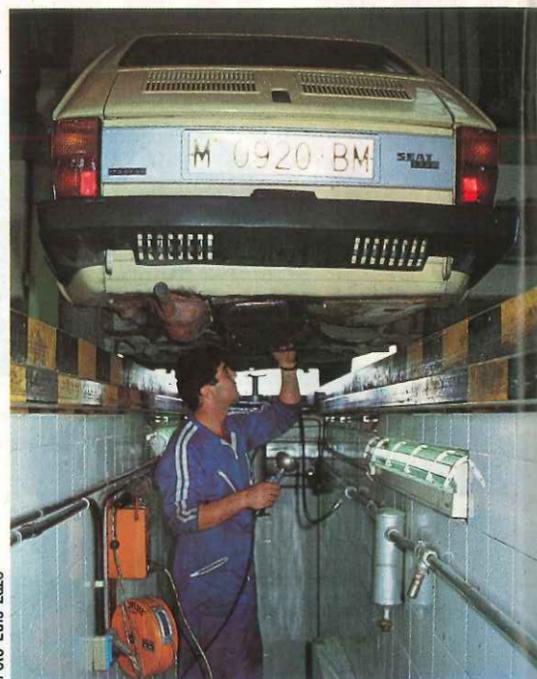


Foto Luis Zazo

Experiencias realizadas en España demuestran que hay demasiados coches en situación penosa.

Vial y es ahora cuando se pondrá en práctica.

Recientes estudios llevados a cabo en nuestro país confirman que el estado de nuestro parque automovilístico es preocupante. Primero, por su antigüedad, y, segundo, por el mal estado de muchos de ellos. Nada menos que el 47 por 100 del parque de turismos supera los diez años de antigüedad, cifras que aumentan

ANTIGÜEDAD DEL PARQUE AUTOMOVILISTICO

| | Turismos | % | Camiones | % | Autobuses | % |
|-------------------------------|------------------|---------------|------------------|---------------|---------------|---------------|
| Más de 20 años | 95.632 | 1,07 | 29.065 | 2,00 | 2.071 | 5,00 |
| Más de 17 y menos de 20 | 513.239 | 5,77 | 105.150 | 7,25 | 5.529 | 13,35 |
| Más de 13 y menos de 17 | 1.377.044 | 15,47 | 213.275 | 14,70 | 9.278 | 22,41 |
| Más de 9 y menos de 13 | 2.247.619 | 25,25 | 343.519 | 23,68 | 10.840 | 26,18 |
| Más de 5 y menos de 9 | 2.517.589 | 28,29 | 379.488 | 26,15 | 6.466 | 15,62 |
| Menos de 5 años | 2.149.338 | 24,15 | 380.485 | 26,22 | 7.221 | 17,44 |
| TOTAL | 8.900.461 | 100,00 | 1.450.982 | 100,00 | 41.405 | 100,00 |

hasta el 50 por 100 para los camiones y al 64 para los autobuses. Si a esto unimos que las deficiencias detectadas en elementos fundamentales del coche cada vez que se han llevado campañas de seguridad en algunas provincias son muy altas y que estudios rigurosos confirman que entre el 8 y el 12 por 100 de los accidentes de tráfico se deben, precisamente, a esas deficiencias mecánicas, parece lógico que se arbitren fórmulas para mitigar, por un lado, ese envejecimiento y, sobre todo,

permitan prevenir los accidentes por fallos mecánicos. En este sentido, se ha demostrado que el mejor sistema para conseguir el correcto mantenimiento de los vehículos es la verificación del estado de conservación y funcionamiento de los elementos esenciales de seguridad, tanto activa como pasiva, a través de inspecciones técnicas periódicas.

Para Miguel Barceló, subdirector general de Normalización y Reglamentación del Ministerio de Industria, «las cifras de muertos, la anti-

venir muchos accidentes; además, con esta medida estaremos contribuyendo a salvar muchas vidas en la era del motor».

Ahora, con la decisión tomada por parte de Industria y Tráfico sobre la necesidad de implantar estos controles sobre los automóviles de cierta antigüedad, falta poner en marcha todo el dispositivo que lo haga posible. El principal problema radica en la creación de las estaciones donde se llevarán a cabo todos los chequeos. Las que actualmente existen, cerca de 70 en todo el país, son claramente insuficientes, aunque se les pueda sacar más rendimiento del actual. Serán las comunidades autónomas las que deberán estudiar —ya están preparando los planes individuales— cuántas estaciones y cuántas líneas deberán instalar para atender la demanda de vehículos teniendo, además, en cuenta que cada automovilista, pertenezca a la comunidad autónoma que pertenezca, podrá pasar su control donde a él le venga mejor en cada momento. En ese sentido, para finales de este mes los responsables de los distintos entes celebrarán una reunión para exponer sus necesidades y demanda que podrán ir atendiendo en sucesivas etapas del plan.

En base a ello, serán Tráfico e Industria los que decidirán cuándo se empiezan a realizar las inspecciones y a partir de qué antigüedad de los vehículos.

Para la creación de estas estaciones ITV, las comunidades tienen tres opciones: gestionárselas por su cuenta, como es el caso de Cataluña, según ha podido saber TRAFICO; que todas sean llevadas por el sector privado, como han decidido en Galicia, País Vasco, Murcia o Extremadura y la propia Madrid, y aquellas que optarán por una solución mixta. En cualquiera de estas soluciones, el control sobre el funcionamiento de cada una de ellas correrá a cargo de las propias comunidades, aunque siempre se coordi-



conseguir que descienda el número de «ataúdes rodantes» por medio de inspecciones que avisen a sus propietarios de lo que realmente llevan en sus manos.

En este sentido, en los meses de agosto y septiembre pasado se pusieron en marcha decretos que regulan tanto las inspecciones técnicas de vehículos turismos como las normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones ITV, que serán las que llevarán a cabo estas inspecciones. El encabezamiento de uno de estos decretos de Industria dice textualmente: «Al objeto de mejorar la seguridad vial es preciso mantener los vehículos automóviles en condiciones idóneas tales que

güedad del parque y el porcentaje de accidentes que una situación así puede provocar son de tal envergadura que justifican plenamente las medidas que se van a adoptar». Los responsables del Ministerio de Industria y de la Dirección General de Tráfico coinciden en que estas inspecciones, que ya se llevan a cabo en muchos países, deberán hacer descender la accidentalidad y ello debe repercutir en el descenso de muertos en las carreteras. Se confía en ello, quizá apoyados en experiencias internacionales. De hecho, hay un informe internacional sobre estas experiencias cuya conclusión final dice lo siguiente: «Gracias a las inspecciones periódicas, se pueden pre-



narán todas las actuaciones desde la Administración central para evitar que en algún caso pudieran darse distintas interpretaciones y actuaciones en su funcionamiento. Es decir, para que haya coherencia. La DGT, por su parte, será la encargada de velar para que todos los vehículos que estén obligados a ello pasen los controles y sancionar los incumplimientos.

Otro de los aspectos a tener en cuenta a la hora de implantar de forma obligatoria estas inspecciones es la de ajustar la demanda de vehículos que deberán pasar inicialmente por las ITV con las posibilidades reales en cada región. Hay coincidencia en que se debe procurar que las molestias al automovilista sean las mínimas, incluso que pueda ser citado con día y hora y que no pierda más de treinta minutos en la operación, algo que quizá en algún tiempo pueda conseguirse. «Será una forma de prestigiar este servicio



JOSE RUBIO

Muchos vehículos suponen un peligro para todos. Una inspección rigurosa a tiempo podría evitar un accidente.



FOTO LUIS ZAZO

Una completa red de estaciones ITV facilitará a los usuarios el paso por las mismas cada vez que les corresponda.

DEMASIADOS VEHICULOS «DEFECTUOSOS»

Experiencias recientes, llevadas a cabo de forma aislada en distintas provincias —algunos de cuyos resultados ya hemos dado a conocer en anteriores números—, justifican plenamente la preocupación existente sobre el mal estado de muchos de los vehículos que circulan por nuestras carreteras, con los riesgos que esto comporta para la seguridad vial.

Las inspecciones voluntarias, llevadas a cabo en Valladolid hace ahora un año sobre un total de 505 vehículos, dieron un resultado de 129 coches inhábiles para circular, es decir, nada menos que el 25 por 100. De todos ellos, 54 presentaron deficiencias en el sistema de alumbrado, 78 en los frenos, siete en la dirección, 28 en los ejes o suspensión, 11 en el bastidor-motor-transmisión, entre los más destacados.

En la experiencia de Granada, de 681 coches revisados, el 47,8 por 100 tenía incorrecto algo tan vital como el sistema de frenos, el 15,7 presentaba problemas en la dirección y hasta el 40 por 100 ofrecía fallos en los órganos de suspensión.

No eran más positivos los re-

sultados de una tercera experiencia, la llevada a cabo en Albacete. Aquí se revisaron 1.482 vehículos, de los que 1.035 fueron considerados por los técnicos como «defectuosos». El 31 por 100 por fallos en el alumbrado y la señalización, el 37 por 100 por los frenos y el 48 por 100 por la dirección-suspensión.

Es probable que estas mues-

TRES EXPERIENCIAS PREOCUPANTES

Valladolid
505 vehículos revisados
129 incorrectos

Granada
681 revisados
457 incorrectos

Albacete
1.482 revisados
1.035 incorrectos

tras, aun siendo significativas, no sean suficientemente representativas pues, aparte de no ser suficientemente alta, en este tipo de campañas voluntarias suele producirse el proceso de «antiselección», es decir, que quienes concurren a ella son las personas que tienen vehículos que saben problemáticos. No obstante, como declaró recientemente Miguel Muñoz, subdirector general de Tráfico, «es necesario acometer con carácter inmediato un trabajo de investigación similar al que desarrolló el Transport and Road Research Laboratory para ver cuál es la influencia real de los vehículos como factores de accidentes».

En este sentido, la DGT está diseñando en la actualidad un plan de constitución, a título experimental, de unos equipos de investigación de accidentes, de formación interdisciplinaria, que analicen una muestra científicamente estudiada de accidentes «que nos permitan llegar verdaderamente a las causas íntimas de por qué se han producido los accidentes y así poder desarrollar las acciones preventivas que resulten aconsejables».

que se ofrece al automovilista, del que participarán prácticamente todas las familias españolas.»

Hay quien confía en que llegado un momento «muchas personas pasarán voluntariamente por estas inspecciones, sin necesidad de ser citados, como ya está ocurriendo en Alemania», explicó Miguel Barceló. Los hay que consideran necesario llevar campañas de concienciación para que se entienda realmente lo que puede significar esta medida y las repercusiones que para todos puede tener. En nuestro país ya hay automovilistas que, sin estar obligados, pasan de tarde en tarde por las ITV. Casi siempre, justo es reconocerlo, por causas que van desde la desconfianza por una reparación a tener argumentos sólidos como paso previo para una visita a una oficina del consumidor.

Será, indudablemente, un avance importante en el campo de la seguridad vial y, según los técnicos, «estaremos en la punta de Europa y superaremos las exigencias que en este campo marca la CEE».

Es decir, estaremos en la «cumbre» allá por el año 1990, cuando hasta los vehículos de cinco años deberán llevar pegado en su cristal delantero su carné ITV donde se especifique cuándo pasó la última revisión y cuándo será la próxima.

SALVAR 500 VIDAS

La Dirección General de Tráfico presentó, recientemente, un plan de actuaciones que, a su juicio, podrían hacer disminuir en aproximadamente un 10 por 100 la cifra de accidentes y muertos que actualmente se producen en nuestras carreteras, es decir, alrededor de 500 vidas. Uno de estos puntos es la puesta en marcha de la obligatoriedad de que los coches con cierta antigüedad pasen revisiones periódicas, medida que debe llevar consigo, según explicó José Luis Martín Palacín, director general, facilidades para quien desee cambiar de coche, tales como incentivos tributarios y crediticios para aquellos vehículos con más de diez años de antigüedad que sean dados de baja y cuyos dueños lo hayan tenido en propiedad más de dos años. Para ello se han planteado varias fases de actuación que se concretan en estos puntos. Para 1985:

- Ofrecer la posibilidad de pago fraccionado del impuesto de lujo, sin recargo, durante las anualidades que dure el pago del vehículo (en caso de compra aplazada) y en dos anualidades en caso de compra no aplazada.
- Posibilidad de que las financieras puedan financiar por períodos de cuarenta y ocho meses, en lugar de los treinta y seis actuales.
- Que Cajas de Ahorros, Banco Exterior, etcétera, establezcan líneas de crédito ventajosas para esta circunstancia.

— Planteamientos a los fabricantes para que hagan ofertas rebajadas para estas circunstancias.

Para un plazo algo más largo, el año 1986, la DGT propuso en su día, además de las posibilidades anteriores, un descuento tributario

o exenciones en determinados casos.

Junto a ellas, un plan para conseguir una mejora en la Seguridad Vial, cuyos puntos básicos, además de las revisiones de vehículos, serían la mejora de las carreteras (plan a cuatro años con fuerte incremento de inversiones en el capítulo de seguridad de las vías por parte del MOPU, comunidades y diputaciones; especial atención a la red comarcal y local y puntos negros y de peligrosidad), unas inversiones que, a juicio de la DGT, «por costosas que resultasen, siempre serán rentables, ya que se trata de salvar vidas humanas».

Otro de los puntos propuestos son la mejora en los procedimientos recaudatorios de las sanciones firmes de tráfico como medio de que «la sanción tenga una fuerza ejemplificadora contra la comisión de infracciones». Por último, la colaboración del Ente Público RTVE con las campañas de divulgación y orientación que se llevan a cabo para mentalizar a los usuarios de las vías públicas. Esa colaboración se llevaría a cabo en dos niveles: el primero, que se consiguiera un descuento del 50 por 100 en las tarifas para la inserción de spot, con el compromiso por parte de la DGT de mantener los niveles totales de inversión, y elaborar una política de colaboración en temas de Seguridad Vial para insertar en distintos programas.

Otro de los puntos es el incremento de la plantilla de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, lo que permitiría a ésta prestar vigilancia en la red secundaria de carreteras, que es precisamente donde se producen el 50 por 100 de los muertos.



LA INICIATIVA PRIVADA, DISPUESTA PARA COLABORAR

La iniciativa privada está dispuesta «y preparada» para colaborar en el crecimiento de las estaciones ITV por todo nuestro territorio, punto esencial en la puesta en marcha del plan de revisiones periódicas para los automóviles. Estas empresas, agrupadas en la AECA-ITV (Asociación de estaciones Colaboradoras de la Administración), gestionan actualmente 24 estaciones, frente a las 40 que pertenecen a las comunidades autónomas.

Fuentes de AECA dijeron a esta revista que están muy interesados en seguir siendo «el brazo ejecutor de la Administración» en esta tarea de las inspecciones técnicas de vehículos y que se habían ofrecido formalmente «para que sigan contando con nosotros si así lo desean».

Para Fernando Rodiño, su presidente, las inspecciones que en breve serán obligatorias para muchos



Foto Luis Zazo

Antes sólo había inspecciones para camiones, autocares y transportes públicos. En breve les llegará el turno a los turismos.

vehículos, «no deben ser consideradas como algo obligatorio, sino como algo necesario; son imprescindibles porque el parque automovilístico está envejeciendo de forma muy importante». Luis Rivas, por su parte, señaló que «controlar periódicamente los vehículos de cierta antigüedad evitará sin duda muchos accidentes y muchos muertos».

Con respecto a las peticiones de algunos sectores relacionados con el automóvil en el sentido de que la labor de estas estaciones privadas sean controladas en sus come-

tidos, AECA-ITV dice estar de acuerdo: «Actualmente ya controlan nuestro funcionamiento y lo aceptamos de muy buen grado. En realidad somos nosotros mismos los que solicitamos esos controles; es lo mejor y garantiza nuestro trabajo».

Al parecer, numerosos empresarios están a la expectativa de la solución que cada comunidad autónoma dé a la puesta en marcha de nuevas estaciones.

—Estamos deseosos que la red se complete. Y si quieren que colaboremos, colaboraremos.



Foto Luis Zazo

LO QUE CUESTAN LAS INSPECCIONES EN LAS ITV

| | Ptas. |
|--------------------------------------|-------|
| Autobuses | 2.310 |
| Camiones de más de dos ejes | 2.035 |
| Camiones de dos ejes .. | 1.760 |
| Remolques | 1.540 |
| Turismos alquiler o taxímetros | 1.540 |
| Turismos | 1.265 |
| Motocicletas | 385 |

90 PUNTOS A INSPECCIONAR

| 1.- | DL | DG | ACONDICIONAMIENTO EXTERIOR | 6.- | DL | DG | FRENOS |
|------|----|----|--|------|----|----|---|
| 1.01 | | | Placas matrícula | 6.01 | | | Freno de servicio Ant/pos |
| 1.02 | | | Placas S.P. | 6.02 | | | Freno de remolque Ant/pos |
| 1.03 | | | Placas Tara y Carga | 6.03 | | | Freno de estacionamiento |
| 1.04 | | | Disco velocidad máxima | 6.04 | | | Freno de inercia |
| 1.05 | | | Rótulos indicadores | 6.05 | | | Freno auxiliar (retardador, etc.) |
| 1.06 | | | Espejos exteriores | 6.06 | | | Circuito frenos: válvulas, palancas, cilindros |
| 1.07 | | | Limpiaparabrisas: <input type="checkbox"/> Lavaparabrisas <input type="checkbox"/> | 6.07 | | | Circuito frenos: depósito, tuberías |
| 1.08 | | | Guardabarros | 6.08 | | | Frenos: tambor, disco, pinzas, mordazas, guarniciones |
| 1.09 | | | Reformas no autorizadas | 6.09 | | | Tiempos de respuesta y de llenado |
| 1.10 | | | | 6.10 | | | |
| | | | | 6.11 | | | |
| 2.- | | | CARROCERIA | 7.- | | | DIRECCION |
| 2.01 | | | Cabina, bisagras, aristas | 7.01 | | | Alineación ruedas |
| 2.02 | | | Puertas, accionamiento, aperturas | 7.02 | | | Volante y columna dirección, juegos |
| 2.03 | | | Cristales, parabrisas, ventanillas | 7.03 | | | Caja dirección y soportes |
| 2.04 | | | Pasos de ruedas y aletas | 7.04 | | | Timonería dirección bielas y barras |
| 2.05 | | | Piso y bajos | 7.05 | | | Rótulas y articulaciones |
| 2.06 | | | Estribos y asideros | 7.06 | | | Servodirección y accionamiento bomba |
| 2.07 | | | Enganche o acoplamiento remolque | 7.07 | | | Amortiguador dirección |
| 2.08 | | | Parachoques Ant <input type="checkbox"/> Pos <input type="checkbox"/> | 7.08 | | | |
| 2.09 | | | | 7.09 | | | |
| 2.10 | | | | | | | |
| 3.- | | | ACONDICIONAMIENTO INTERIOR | 8.- | | | EJES Y SUSPENSION |
| 3.01 | | | Asiento conductor, separación | 8.01 | | | Eje delantero o brazos sujeción |
| 3.02 | | | Asientos pasajeros, placa núm. plazas | 8.02 | | | Bielas |
| 3.03 | | | Pasillos y Piso | 8.03 | | | Eje trasero o brazos sujeción |
| 3.04 | | | Cinturones de seguridad | 8.04 | | | Rodamientos ruedas Ant <input type="checkbox"/> Pos <input type="checkbox"/> |
| 3.05 | | | Retrovisor interior | 8.05 | | | Ruedas (llanta y discos) |
| 3.06 | | | Alumbrado interior, timbres | 8.06 | | | Neumáticos, dimensiones, estado cubiertas |
| 3.07 | | | Elementos de sujeción, aristas | 8.07 | | | Rueda repuesto |
| 3.08 | | | Antirrobo | 8.08 | | | Ballestas, muelles y topes |
| 3.09 | | | Extintores | 8.09 | | | Amortiguadores y soportes |
| 3.10 | | | | 8.10 | | | Barras torsión, estabilizadores y articulaciones |
| | | | | 8.11 | | | Brazos y bielas de suspensión, rótulas |
| | | | | 8.12 | | | |
| | | | | 8.13 | | | |
| 4.- | | | SEÑALIZACION | 9.- | | | BASTIDOR, MOTOR Y TRANSMISION |
| 4.01 | | | Gálbo | 9.01 | | | Chasis, soportes, fijaciones |
| 4.02 | | | Maniobra, intermitentes | 9.02 | | | Caja de cambios, transmisiones y semiejes |
| 4.03 | | | Frenada, paro | 9.03 | | | Tipo de motor, precintos |
| 4.04 | | | Señalización de avería | 9.04 | | | Depósito de combustible, tapón y conducciones |
| 4.05 | | | Luces marcha atrás | 9.05 | | | Instalación G.L.P. |
| 4.06 | | | Catadiópticos y reflectantes | 9.06 | | | Tubo de escape, silenciador |
| 4.07 | | | Placa posterior vehículos L > 12m. | 9.07 | | | Nivel de ruidos |
| 4.08 | | | Señal vehículo con remolque (triángulo) | 9.08 | | | Emisión contaminantes CO <input type="checkbox"/> Hunos <input type="checkbox"/> |
| 4.09 | | | Avisador acústico | 9.09 | | | Antiparasitaje radio-eléctrico |
| 4.10 | | | Servicios de emergencia, sirenas, luces giratorias | 9.10 | | | Instalación eléctrica y batería |
| 4.11 | | | Triángulos preseñalización y repuestos | 9.11 | | | |
| 4.12 | | | | | | | |
| 5.- | | | ALUMBRADO | 10.- | | | OTROS (a realizar por la Administración) |
| 5.01 | | | Carretera, intensidad y reglaje | 10.1 | | | Transporte de mercancías peligrosas |
| 5.02 | | | Cortas, intensidad y reglaje | 10.2 | | | Taxímetro: Tarifas 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> H <input type="checkbox"/> Prec. <input type="checkbox"/> |
| 5.03 | | | Ordinario | 10.3 | | | Tacógrafo: Verificación Prec. <input type="checkbox"/> |
| 5.04 | | | Niebla Ant <input type="checkbox"/> Pos <input type="checkbox"/> | 10.4 | | | CKMS: Lectura Prec. <input type="checkbox"/> |
| 5.05 | | | Relación carretera/cortas ord/niebla | 10.5 | | | |
| 5.06 | | | Placa matrícula posterior | 10.6 | | | |
| 5.07 | | | Placa S.P. | 10.7 | | | |
| 5.08 | | | Placa cuadrada vehículo pesado | | | | |
| 5.09 | | | Taxímetro | | | | |
| 5.10 | | | Indicador libre | | | | |
| 5.11 | | | Indicadores del cuadro de instrumentos | | | | |
| 5.12 | | | | | | | |

FACTORES QUE INFLUYEN EN LOS ACCIDENTES

Tres factores influyen decisivamente en los accidentes de tráfico: el vehículo, la vía y el hombre. Y hay un estudio llevado a cabo en Inglaterra por el «Transport and Road Research Laboratory», que los expertos suelen considerar como paradigmático de la real influencia en los siniestros de cada uno de los tres factores intervinientes, cuyas conclusiones son estas:

| % de accidentes cuya causa es atribuible a: | | | Resumen % | | | |
|---|-----------------------------|---------|-----------|-----------------------|-------|--------|
| VEHICULO | Solo | 2,5 % | 8,50 % | Vehículo solo | 2,50 | |
| | Con vía | 0,25 % | | Vía sola | 2,50 | |
| | Con hombre | 4,50 % | | Hombre solo | 65,00 | |
| | Con vía y hombre | 1,25 % | | | | |
| VIA | Sola | 2,5 % | 28,00 % | Vehículo/vía | 0,25 | |
| | Con vehículo | 0,25 % | | Vehículo/hombre | 4,50 | |
| | Con hombre | 24,00 % | | Vía/hombre | 24,00 | |
| | Con vehículo y hombre | 1,25 % | | Veh./vía/hombre | 1,25 | |
| HOMBRE | Solo | 65,00 % | 94,75 % | TOTAL | | 100,00 |
| | Con vehículo | 4,5 % | | | | |
| | Con vía | 24,00 % | | | | |
| | Con vehículo y vía | 1,25 % | | | | |



LOS VENDEDORES



Los vendedores dicen estar dispuestos a asumir su parte de sacrificio.

«Cinco millones de coches no reúnen condiciones mínimas»

La inspección técnica de vehículos, a juicio de Ganvam, Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, es «una medida conveniente para el buen mantenimiento de los vehículos en circulación. Nuestra opinión siempre ha sido favorable a las inspecciones técnicas periódicas tal y como se realizan en todos los países de alto nivel de vida. Como profesionales de la venta y reparación de vehículos, hemos recomendado siempre a nuestros clientes que cuiden y revisen sus coches cada cierto tiempo. Obtendrán mejor servicio, lo venderán mejor y podrán disfrutarlo con seguridad de su propia vida y la de sus familiares».

Para José Ruiz Mata, presidente de Ganvam, «son incontables los accidentes producidos por una rueda en mal estado, un freno mal reglado o cualquier otro elemento mecánico que al fallar ha sido causa directa del mismo. Y lo más lamentable es que dicho accidente podría haber sido evitado con una revisión a tiempo».

Por lo que respecta a la antigüedad del parque automovilístico en nuestro país, opina esta asociación que efectivamente «es preocupante la ancianidad y defi-

ciente estado de un gran número de vehículos que circulan por ciudades y carreteras, tanto turismos como camiones. Una estimación prudente del parque en circulación nos da la cifra aproximada a los 12.000.000 de unidades. Como la antigüedad media es de diez años, esto es causa directa de que, al menos, el 40 por 100 de estos vehículos, o sea, casi cinco millones, no reúnan las condiciones mínimas para circular con seguridad. Es evidente que no podemos ignorar el grave problema existente.

Es necesaria la intervención de la Administración para obligar por ley a los conductores para que reparen y mantengan en condiciones de seguridad sus vehículos y no jueguen con su vida y la de los demás».

Estas inspecciones consideran que favorecerán la renovación del parque de turismos «y las consecuencias serían favorables para todo el sector de automoción, particularmente para los fabricantes, que necesitan aumentar la producción para continuar en línea de calidad y competencia. También los concesionarios se beneficiarían de esta renovación de vehículos. Así, entre todos, se podrá seguir manteniendo ese millón de puestos de trabajo que directa o indirectamente dependen de la fabricación, venta y reparación de coches a motor».

Ganvam, según explicó su presidente a esta revista, «está dispuesta a asumir su parte de sacrificio para que este plan de renovación tenga efectividad, forzando al máximo estas operaciones de cambio, al tiempo que nos ocuparemos de convertir en chatarra los automóviles renovados por este sistema, así como aquellos otros que no reúnan las mínimas condiciones de seguridad».

En cuanto a la situación de nuestro país en este campo, a juicio de Ganvam, en un plano legal podemos considerarnos «europeos», mientras que en la práctica «no hemos podido igualarnos a la mayoría de los países de la CEE».

Por lo que respecta a inconvenientes derivados de esta medida que cada día es más próxima, «no hay argumentos consistentes en contra de las inspecciones técnicas, salvo aquellos derivados de la acumulación de trámites y gastos administrativos en general, encaminados a evitar víctimas en nuestras carreteras».



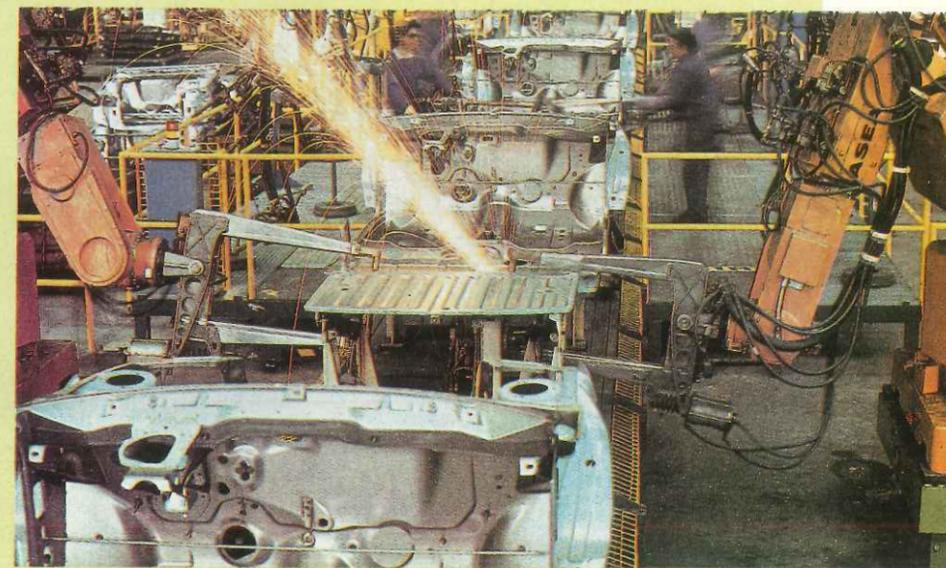
LOS FABRICANTES

«La antigüedad del parque es muy preocupante»

Carlos Mataix, director técnico de la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles, considera muy interesante que se hagan inspecciones, pues, entre otras cosas, «conseguirá cierta renovación del parque automovilístico y se incrementarán las ventas. Consideramos positivo que se arbitren medidas que permitan la renovación de la flota y no creo que en ese sentido se den problemas para que por nuestra parte se facilite la labor».

Para Anfacc, las cifras de antigüedad de los parques de automóviles en Europa son muy inferiores a las que se dan en España, y cita como ejemplo que mientras en España los vehículos con más de diez años suponen el 34 por 100 del parque —según sus datos—, «en Francia esta antigüedad sólo alcanza al 16,3 por 100 de los coches. Naturalmente, en estos países hay muchas más facilidades para adquirir un vehículo, tanto por el poder adquisitivo como porque representa menos carga que en nuestro país». Esta antigüedad del parque es considerada por los fabricantes como «muy preocupante».

«La situación del sector es crítica y estamos dispuestos a colaborar para que, junto a estas inspecciones totalmente necesarias, se arbitren salidas como créditos a bajo precio, facilidades de pago, etcétera, para salir de ella. Nosotros estamos haciendo un gran es-



«La situación del sector es crítica y estamos dispuestos a colaborar.»

fuerzo para fomentar las ventas. Más no podemos hacer.»

Por lo que respecta a las inspecciones en sí, Anfacc cree que son necesarias como un elemento esencial de la seguridad vial en nuestras carreteras, aunque pide que éstas se lleven a cabo sin perjuicios para el usuario. «De otra forma, provocaría un rechazo y la interpretación que se daría por parte de los automovilistas sería totalmente contraria a la que persigue esta idea. Desde luego, no se debe convertir en una molestia más a añadir a las periódicas que ya sufren todas las personas que son propietarias de un coche.»

Para los fabricantes, todas las comunidades autónomas deben aplicar los mismos criterios y que la entrada en vigor de estas normas «sea simultánea en todas las regiones».

—Estamos de acuerdo en que la entrada en funcionamiento de esta idea se haga progresivamente empezando por los coches más antiguos, pero procurando que no se

produzcan grandes atascos o demoras. Por otra parte, consideramos que se deben arbitrar controles en todas las comunidades donde se dejen estas inspecciones en manos privadas.

Por lo que respecta a los vehículos industriales, que en la actualidad ya pasan controles periódicos, «no creemos necesario que se endurezcan las medidas; bastará con que se obligue al cumplimiento de las normas existentes y que se retiren los permisos de circulación que sean necesarios».

A juicio de Anfacc, pese al «balón de oxígeno» que puede suponer para el sector este tipo de medidas, «no siempre significarán la compra de un nuevo coche, sino que, fundamentalmente, obligará a los propietarios a reparar el vehículo y corregir defectos de los coches, lo que indudablemente representará una gran mejora en la seguridad vial. Nosotros pensamos que actualmente hay muchos vehículos que no deberían circular dadas sus condiciones».



TALLERES DE REPARACION

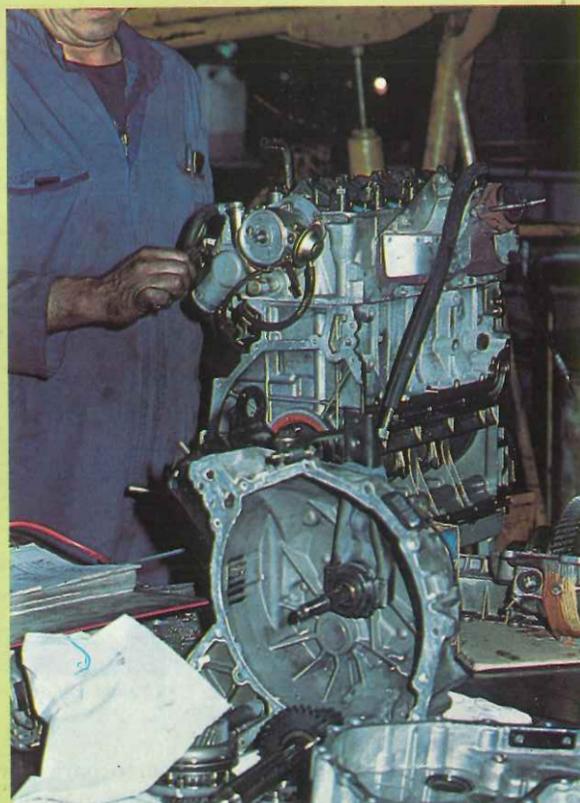
«Desaparecerán los chapuzas»

La Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines (CETRAA) considera una medida «muy positiva y coherente» la inspección técnica de vehículos. A su juicio, «al reducirse la capacidad económica del usuario, se ha ido reduciendo la atención al vehículo y a las mínimas reparaciones de mantenimiento de los elementos de seguridad, de manera que actualmente creo que circulan por nuestras carreteras más de un 10 por 100 de vehículos que son capaces de accidentarse por fallos mecánicos graves. Por eso, no sólo somos partidarios de la medida de inspección según antigüedad, sino también de las inspecciones tras las subastas o tras los accidentes que afectan a elementos de seguridad y hasta aquellos sometidos a transferencias cuando no hubiesen pasado todavía la inspección».

Para Carmelo Olmo, presidente de CETRAA, en la actualidad se puede distinguir fácilmente a los vehículos industriales que pasan control ITV y los que no. «El transporte local de mercancías que no pasa este control es mucho peor que el de aquellos que sí lo pasan. Sobre los autobuses desconozco su estado pues, en general, acostumbran a reparar sus averías en sus parques y talleres y, en algunos casos, hasta los controles son internos, lo que a nuestro juicio puede facilitar ciertas irregularidades».

CETRAA considera que estas inspecciones, además de la medida objetiva de seguridad que representa, ayudará a concienciar y a mentalizar al conductor de la situación de su vehículo. Para esta Confederación, la medida «ayudará a sanear el estado general de la automoción en nuestro país, aun a costa del bolsillo de algunos usuarios y empresarios, algunos directamente responsables del marasmo imperante en el sector: talleres "piratas" que hacen reparaciones chapuceras; vendedores de vehículos (o hierros rodantes) defectuosos, aseguradores que fomentan las prácticas, desguaces que comercializan piezas viejas de seguridad y también aquellos usuarios que, sabedores de ciertas irregularidades, no quieren asumir la responsabilidad que les concierne como personas que circulan por la vía pública, es decir, de todos».

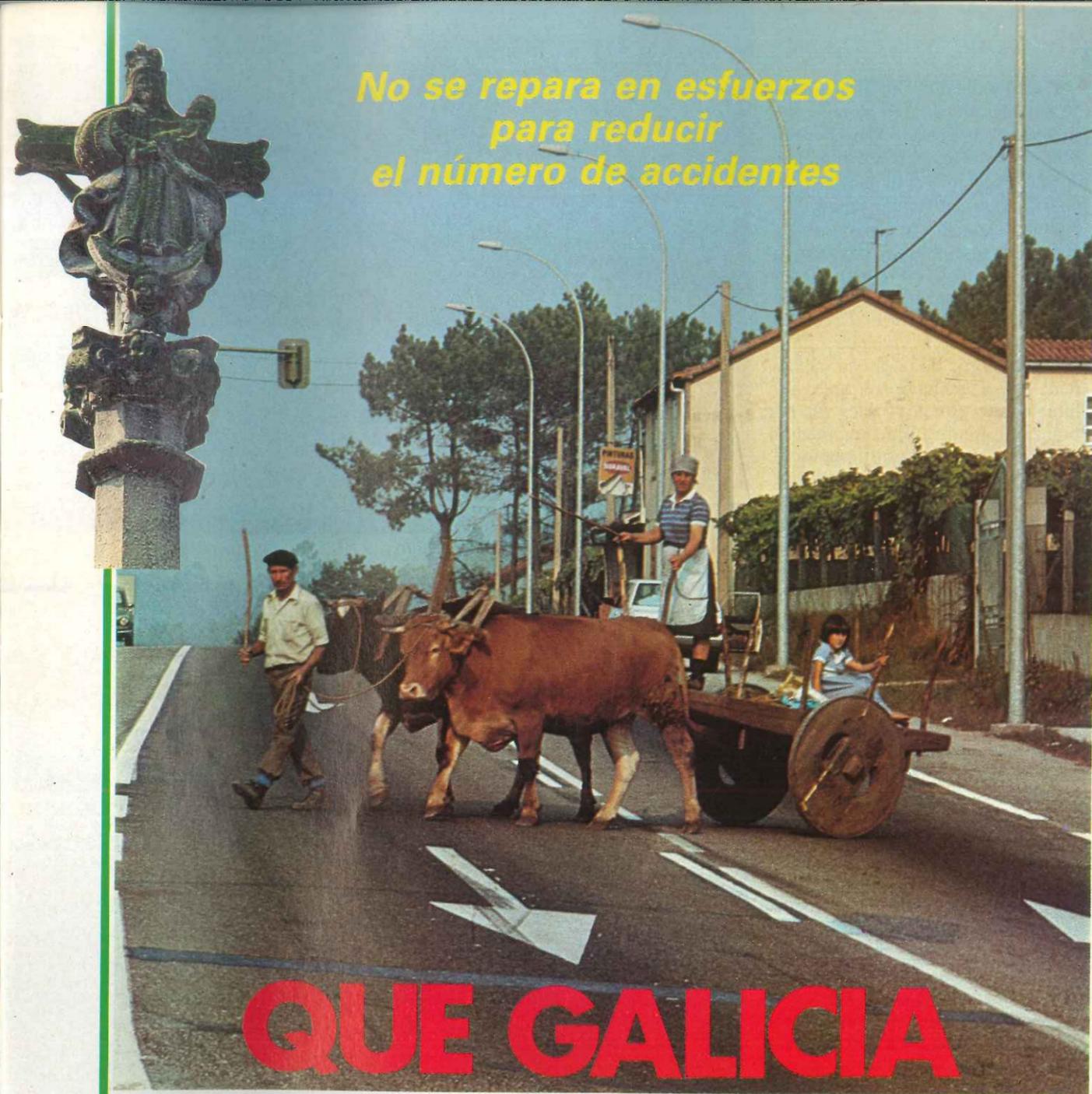
Estas inspecciones, no obstante, «nos beneficia-



Más de un 10 por 100 de los vehículos pueden accidentarse por fallos mecánicos graves.

rán porque condicionará más al usuario para acudir a los talleres, lo que confío se reflejará en aumento de trabajo; también nos perjudicará porque, especialmente los primeros años, se verán desaparecer muchos coches por ser muy caras las reparaciones que tendrían que llevar a cabo en relación con el valor real del coche y eso hará bajar el trabajo. Paralelamente, para la profesionalización del sector será una medida importante, pues representará, no sólo un control del vehículo inspeccionado, sino también de la calidad de la reparación que se le haga y así el usuario podrá conocer la capacidad del taller al que ha confiado su reparación. Eso será un filtro entre los talleres y esperamos que así desaparezcan buena parte de esos "chapuzas" que tanto están perjudicando la imagen de los buenos profesionales de nuestro subsector».

En cuanto a la edad de los vehículos que deben pasar por las estaciones ITV, CETRAA considera que aunque inicialmente se haga solamente con aquellos que superen los ocho años, «esta cifra ha de ser progresivamente reducida para adaptar el estado de nuestro parque a la Comunidad Económica Europea».



No se repara en esfuerzos para reducir el número de accidentes

QUE GALICIA CAMINE SEGURA

Hacia diez minutos escasos que habíamos emprendido el regreso desde el aeropuerto santiagués de Labacolla, después de visitar durante cinco días buen número de carreteras gallegas. Procedía echar un vistazo al periódico. En sus páginas, una noticia, casi perdida entre las referidas a la información local: «El pasado fin de semana —decía el titular— fue el de menos accidentes mortales en los tres últimos meses en La Coruña». Teníamos, pues, en nuestras manos el testimonio fehaciente de la consecución de un objetivo largamente perseguido por la Dirección General de Tráfico: dar una seguridad a las vías galaicas. Al menos, los esfuerzos iniciados en 1984 parece que están comenzando a rendir los resultados apetecidos. En Galicia mueren ya menos personas a pie de asfalto. Se va reduciendo un riesgo preocupante. La «Operación Galicia», por denominarla de algún modo, está transformando la realidad de unos pueblos, de unas gentes, para los que la carretera no es sólo comunicación. A veces es también lamento.

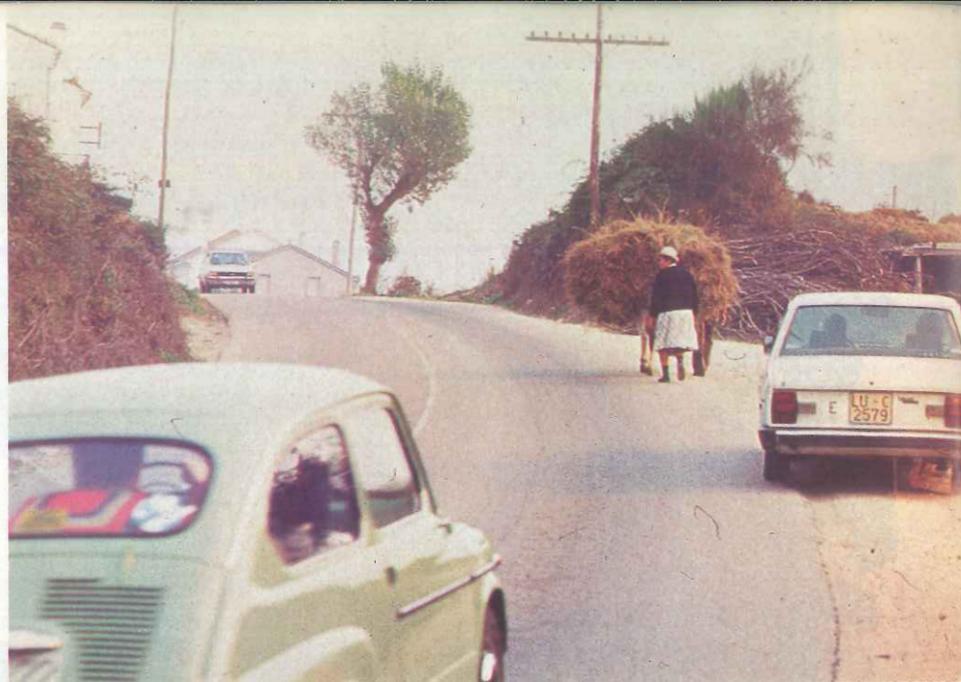
Y es que la situación de las vías de esa región a la que alguien dio en llamar «mancha verde» de España y que otros parecen empeñados en calcar —¿por qué?—, requería una actuación especial y puntual. Aquella tierra de mil caminos, de minifundio, labranza y ganado, es algo así como la del imperio del peatón en la carretera. Ella, y sólo ella, ofrece el recorrido natural entre la vivienda —tantas veces al pie de un arcén inexistente— y el pequeño terreno, habitualmente con los útiles de labranza al hombro o acompañando al vacuno en su retorno crepuscular hacia el establo. Y siempre, claro, dentro de un marco de cerrada vegetación, o bajo la bruma, o entre la «neua pecha» (niebla cerrada), o aguantando el derroche incesante de una lluvia generosa a la que, por cierto, no tuvimos ocasión de contemplar durante nuestra estancia.

Esa realidad, esa idiosincrasia tan típica para el visitante que promete volver, se traducía —y se traduce— en una situación más que preocupante a la hora de analizar la seguridad del peatón a lo largo y ancho de las cuatro provincias que ponen fin a la piel de toro mirando a Finisterre. En tal sentido, los tres términos fundamentales del problema gallego en cuanto a la seguridad vial pueden concretarse así:

1. Aunque no es total la inexistencia de carreteras adecuadas, en términos generales se puede hablar de una estructura viaria deficiente, en especial en zonas eminentemente agrícolas, que el MOPU y la Xunta se afanan en mejorar, según pudimos comprobar personalmente. Pero sigue siendo habitual en muchos lugares la carencia de arcenes y de aceras, iluminación y pasos para peatones en las travesías de poblaciones.

2. La climatología se muestra a lo largo del año claramente adversa, con escasas horas de buena luminosidad. El cielo prefiere estar nublado y la lluvia supone una constante casi cotidiana.

3. La distribución del trabajo suele ser anómala, propiciada por un minifundismo que origina continuos desplazamientos a pie —el ciclomotor, tan frecuente entre los trabajadores del Sur y de Le-



El único camino desde el minifundio a casa.



«Neua pecha» (niebla cerrada). La climatología, contra el tráfico.

vante, es muy poco utilizado a causa del clima—, y muchas veces en compañía del ganado. Además, el labrador gallego suele ir vestido de oscuro, bajo el paraguas y —según hemos contemplado una y mil veces— caminando por plena carretera con absoluta normalidad. Ella es para él como el pasillo de su casa. No tiene otro camino. Por eso la invade, confiando en que es visto por el conductor. Por eso se olvida muchas veces de circular por la izquierda. Es una costumbre de años, porque el asfalto le ha ido robando aquel

itinerario que llevaba al pequeño huerto y no le ha dado otro más corto y más seguro a cambio.

933 víctimas en el 84

Estas tres circunstancias se tradujeron en 1984, por no ir más allá en el escrutinio de las estadísticas, en un saldo de 933 víctimas entre los peatones, de las que 125 encontraron la muerte y 808 resultaron heridas de diversa consideración. De esos 933 accidentes con peatones, 558 se produjeron en



Vallas de canalización de peatones en Guitiriz.

carretera (94 muertos y 464 heridos), 240 en zonas urbanas (12 y 228) y 135 en travesías de poblaciones (19 y 116).

En cuanto a la edad, 689 de las víctimas fueron personas mayores de catorce años, de las que 109 resultaron muertas y 580 heridas. Por lo que se refiere a la acción del peatón en el momento de producirse el accidente, destacaron los 600 casos producidos mientras cruzaba la calzada fuera de intersecciones, los 104 que fueron atropellados cuando lo hacían por intersecciones, los 55 que circulaban por su derecha, los 54 que fueron alcanzados cuando andaban por la izquierda y los 40 que caminaban por el arcén izquierdo de la calzada, como marca el Código de la Circulación.

Finalmente, digamos que de los 933 peatones víctimas de accidente, sólo 177 no cometieron infracción alguna que fuese causa del mismo. El resto cayó, fundamentalmente, en las siguientes: irrumpir o cruzar la vía antirreglamentariamente (551), estar o marchar por la calzada de forma antirreglamentaria (94), no hacer uso del paso de peatones (59) y no respetar la señal del semáforo (20).

Las actuaciones

Ahí queda patente, por lo tanto, un ejemplo de las cifras reales que hacían precisas medidas urgentes de actuación. Y ahí está también la causa de la labor emprendida

rección a La Coruña. La falta de respeto a la limitación de velocidad hacía frecuentes los atropellos en un punto de paso habitual de transporte pesado. Se ha realizado un Control de Velocidad. El semáforo de «pulse y espere verde» tiene un uso constante. Los peatones suelen respetarlo, aunque los hay demasiado apresurados que hacen caso omiso al «espere» o evitan las vallas de canalización hacia los pasos. Inversión: 19,3 millones.

Viveiro. En el Norte de la provincia, que atravesamos por La Gañidoira, donde algunos caballos salvajes paseaban tranquilamente por la carretera —a la espera, quizá, de participar en la «Rapa das Bestas»—, Viveiro ve confluír en su seno la C-640 y la C-642 que bordea la costa cantábrica. Se ha regulado el cruce y se han instalado vallas para peatones, al tiempo que se ha aprovechado mejor el puente de la Misericordia, sobre la ría, que ha ganado en fluidez. Inversión: 5,3 millones.

Burela. Travesía recta, de unos dos kilómetros, en la C-642. Frecuente paso de tráfico pesado y numerosos cruces. Ha sido regulada y controlada la velocidad y se han instalado vallas para peatones y alumbrado público. Inversión: 49,3 millones.

Otras actuaciones en la provincia (ejecutadas o en proyecto): Barreiros (alumbrado) y Monforte de Lemos (reg. semaforica en cinco cruces).

LUGO

Fonte dos Ranchos. Punto conflictivo en la N-540, en la salida de Lugo hacia Orense. Tráfico procedente de Santiago, Pontevedra, Orense y segunda ronda de circunvalación lucense. Las obras de semaforización y reordenación de la plaza del Ejército esperan ser ejecutadas. Inversión: 24 millones de pesetas.

Rábade. La falta de iluminación en el cruce de la N-VI con la C-641 propiciaba frecuentes accidentes nocturnos al no apreciarse la señal de «stop». Se ha colocado un báculo luminoso, pendiente de suministro eléctrico cuando TRAFICO visitó el lugar. Inversión: 1,7 millones.

Guitiriz. Importante núcleo poblacional en la N-VI en di-

Guillermo Castro, concejal de Guitiriz

«Creo que se ha adoptado una solución eficaz, puesto que se ha resuelto el problema de exceso de velocidad en la travesía. Sin embargo, acaso hiciese falta otra pantalla de las de «recuerde: 60» en el sentido La Coruña-Lugo y otro paso de peatones. Estos se van acostumbrando a las vallas de canalización y a los pasos a ellos destinados. En resumen, se ha terminado una situación de alto peligro para Guitiriz.»

Marcelino Andía, alcalde de Burela

«Por fin, se ha hecho realidad una necesidad pendiente durante años. Esta es una de las pocas rectas de la carretera y la gente llegaba ansiosa de pisar el acelerador, sin reparar en que es una travesía peligrosa. La regulación nos ofrece ahora una garantía de seguridad. En cuanto a peatones, el problema era grave, sobre todo para los chavales de los institutos de BUP y FP, así como para los del colegio de EGB y para el futuro acceso al hospital. También era muy deficiente la iluminación. Se acabará la psicosis de accidentes, especialmente por la noche.»

por la Dirección General de Tráfico en las cuatro provincias gallegas, tras un estudio detenido de los diferentes puntos conflictivos y de sus prioridades, de acuerdo con los respectivos ayuntamientos. Se trataba de adoptar medidas de secularización, con los siguientes tratamientos, según el diagnóstico de cada punto concreto:

a) **Control de Velocidad en Travesías (CVT)**. Su finalidad es ofre-

cer al conductor el dato de la velocidad a la que debe atravesar una población. Un sistema de preavisos semafóricos e, incluso, en algunos casos una pantalla que se ilumina («recuerde: 60») si el vehículo rebasa el límite de velocidad permitido, le hacen reducir la marcha. Si al llegar al semáforo principal supera ese límite, el disco rojo le hará detenerse inevitablemente. Si su velocidad está dentro de la

PONTEVEDRA

Porriño. Cruce con gran intensidad de tráfico, sobre todo pesado, en el que confluyen la N-120 (a Vigo y Orense) y la N-550 (a Pontevedra y Portugal, por Tuy). Su regulación semafórica ha eliminado las largas colas de vehículos, que producían alta conflictividad. El espectáculo de trasiego de vehículos, para el visitante, es increíble, pero la fluidez alcanza la perfección. Instalaciones semafóricas en la travesía y canalización peatonal mediante vallas. Inversión: 51 millones de pesetas.

Seijo. Travesía en la C-550, junto a la ría de Pontevedra. Regulación mediante CVT en tres puntos e instalación de alumbrado. Se trata de una travesía con carretera muy estrecha, viviendas al borde de la misma y alto peligro peatonal. Inversión: 35,7 millones.

Cangas. Travesía en la C-550, al sur de la península de Morrazo, en la ría de Vigo. CVT en ambos sentidos, así como semaforización peatonal, vallas e iluminación. Inversión: 16,7 millones.

Moaña. Travesía en la C-550, junto a la ría de Vigo. Proyecto pendiente de ejecución. La obra principal estriba en la regulación de los cruces de Leston (semaforización, iluminación y vallas) y del Portal do Almacén, en el que confluyen cinco vías. Inversión: 24,9 millones.

Tibo. Travesía en la N-550, regulada mediante dos Controles de Velocidad. Semaforización peatonal. Inversión: 7,4 millones.

Caldas de Reyes. Travesía en la N-550. Pendiente proyecto de regulación y control de tráfico en tres puntos conflictivos: el de Portas-Villanovaña, La Estrada y el de Villagarcía de Arosa. Inversión: 24,8 millones.

Carracedo. Travesía en la N-550. Instalados dos controles de velocidad, iluminación, semaforización y vallas peatonales. Inversión: 19,6 millones.

Otras actuaciones en la provincia (ejecutadas o en proyecto): Regulación y control de tráfico en Lalín, Poyo, Sangenjo, Carril, La Estrada, Rubianes, Vilaxoan y Dena.

Manuel González-Barros, alcalde de Porriño

«La obra realizada aquí es de vital importancia y he de hacer constar mi agradecimiento. Esta situación era, a mi juicio, la más grave de la provincia y había que corregirla. Yo diría que precisaba una atención especial y se le ha dado. Hasta ahora la atención había sido nula. Hay que tener en cuenta que el cruce aquí existente ya es casco urbano. La situación ha cambiado por completo. Es muy buena. Sencillamente, muy buena, aunque todavía falta por finalizar el aspecto de las vallas para peatones. Es preciso que todo el mundo cruce la carretera por donde debe y no por donde le dé la gana. En cuanto a los vecinos de Porriño, he de decir que en un principio se mostraron incrédulos. Les parecía imposible que esto funcionase. Ahora las opiniones son totalmente favorables, sobre todo porque les dan seguridad.»



Cruce de la N-120 y la N-550 en Porriño.

permitida, el ámbar precautorio le permitirá continuar.

b) **Control de Intersecciones.** Se llevará a cabo su instalación en el caso de que la travesía disponga también de vías que acceden a la principal, las cuales son reguladas semafóricamente con sistemas que actúan sobre las señales del semáforo en función de la demanda del tráfico en esas vías concurrentes.

c) **Control de Peatones,** con instalación de pasos señalizados vertical y horizontalmente, así como de preavisos a los conductores y, en determinados casos, con construcción de aceras, instalación de vallas que dirijan al peatón hacia el paso, colocación de semáforos—fundamentalmente de los accionados por el propio peatón («pulse y espere verde»)— y dotación de alumbrado público en las travesías donde el existente fuese deficiente o nulo. Este factor de iluminación tiene una importancia clara: de los 933 accidentes con peatones de que hablamos, 284 se produjeron en zonas sin iluminación pública, con luz insuficiente o en horas de crepúsculo.

Hasta que en 1984 la Dirección General de Tráfico puso en marcha su «operación», en la que se invirtieron 700 millones de pesetas, jamás se habían realizado actuaciones de securización en las carreteras de Galicia. El año pasado se dio, por fin, el primer paso hacia la consecución de una región



Control de velocidad en la travesía de Lestrove.

LA CORUÑA

Lestrove. Travesía peligrosa en la C-550, con habituales alcances de vehículos y atropellos a peatones. Instalados Controles de Velocidad en ambos sentidos. Inversión: 10,3 millones de pesetas.

Araño. Travesía del municipio de Rianxo, en la C-550. Instalado alumbrado público. Inversión: 21,7 millones.

Taragoña. Travesía del municipio de Rianxo, en la C-550. Instalación de alumbrado público. Inversión: 24,8 millones.

Boiro. Travesía en la C-550, también con frecuentes alcances y atropellos. Instalados Controles de Velocidad, semaforización y siete pasos de peatones. Inversión: 20,4 millones.

Escarabote. Travesía del municipio de Boiro, en la C-550. Instalados dos controles de velocidad, semaforización y control de tráfico. Inversión: 16,1 millones.

Lestedo. Travesía en la N-525. Instalado CVT en dirección Santiago. Regulación e iluminación, así como instalación de paso de peatones y captafaros. Inversión: 8,6 millones.

Campolongo. Travesía en la N-VI, con problemas de altas velocidades. Instalado CVT y realizada iluminación. Inversión: 27,6 millones.

Freixeiro. Travesía del municipio de Narón, en la N-VI. Importante punto negro hasta los años setenta. Regulación del tráfico y semaforización, instalación de señales y vallas peatonales. Tratados siete nudos conflictivos. Inversión: 13,4 millones.

Catabois. Travesía del municipio de El Ferrol, en la C-646. Altamente peligrosa, especialmente en cuanto a peatones. Instalado paso semaforizado con ámbar-rojo; semaforización cruce con la carretera de San Pedro, vallas para peatones, construcción de aceras y barreras de seguridad junto a viviendas. Inversión: 24,7 millones.

Insua, Viñas y Souto (Paderne).

Alfonso Tarrío, teniente alcalde Rianxo

«Nuestro problema fundamental era el alto índice de atropellos a peatones y creemos que se ha resuelto, al tiempo que la DGT ha evitado al Ayuntamiento un gasto que no podía afrontar. Siempre es importante ofrecer seguridad a los peatones.»

Manuel Velo Velo, alcalde de Boiro

«Estaba loco por la semaforización. Existía un proyecto exclusivo para Boiro y no para la parroquia de Escarabote, de diez millones. No podíamos hacer más, pero así hemos evitado la inversión y hemos logrado total seguridad para ambas poblaciones. El tráfico ha alcanzado una importante fluidez, puesto que ya no hay tiempos muertos ante los semáforos. Se ha instalado un sistema moderno y costoso y nuestro deber es ser agradecidos. Antes había señales en ámbar que algunos, una minoría, no respetaban. Pero se producían atropellos mortales. Ahora todo cambiará, aunque los riesgos siempre son inevitables al cien por cien.»

Manuel Lorenzo, concejal circulación El Ferrol

«En principio, en Catabois, sólo se pensó en semaforizar el acceso al colegio. Pero la DGT supo escuchar y reguló también el cruce de San Pedro. Aumentó el riesgo al ensancharse la carretera a 12 metros, por los excesos de velocidad y hubo accidentes graves, e incluso mortales. Las vallas dan una gran seguridad a los peatones. Aquí hubo incluso cortes de la vía por parte de los vecinos, en señal de protesta por la situación. La satisfacción es general, aunque existe cierta decepción, creyendo que se instalaría un Control de Velocidad.»

Travesías en la N-VI, dotadas de alumbrado público. Inversión global de 16,2 millones.

Betanzos. Travesía muy conflictiva en la N-VI. Instalación de Controles de Velocidad, semaforización de peatones y regulación de siete puntos: entrada procedente de La Coruña, instituto de FP, cruce Avda. Malecón y calle Ribera, curva Valdoncel, plaza Hermanos Naveira, entrada Madrid-Betanzos y entrada El Ferrol-Betanzos. Inversión: 24,7 millones.

Otras actuaciones en la provincia (ejecutadas o en proyecto): Cabañas (colocación carteles travesía peligrosa), Cambre (alumbrado), Carballo (reg. y control tráfico), Carral (alumbrado), Fene (reg. y control tráfico), El Burgo, Culleredo, Villaboa y Portazgo (alumbrado), Puebla Caramiñal (alumbrado), Oleiros (reg. y control tráfico), Vímianzo (reg. y control tráfico), Santiago Compostela (iluminaciones y regulaciones diversas), Negreira (reg. tráfico), Negreira por Muxía (ordenación urbana), Padrón (reg. tráfico), Brión (señalización cruce Los Angeles), Areas-Pardeine (securización peatonal), Ares (ordenación y alumbrado), Siguero Oroso (reg. y control tráfico), Palmeira (reg. y control tráfico), Riveira (reg. y control tráfico), Aguiño (reg. y control tráfico), Noya (reg. tráfico), Cambre (mejora seg. vial).



más segura en cuanto a tráfico. En el año actual, las inversiones rondarán también una cifra semejante, que se repetirá durante años sucesivos. Porque habrá que señalar que no todas las demandas pueden ser atendidas con la celeridad que sería de desear, ya que superan los presupuestos. Galicia seguirá siendo, pues, una acción en marcha. Y mientras ésta llega a todos los puntos que precisan tratamiento, otras personas continuarán, desgraciadamente, figurando en las estadísticas. Porque junto a aquella noticia esperanzadora que leíamos poco después de despegar de Santiago, aún había



Aceras, vallas y alumbrado en Piñeira de Arcos.

otra, de apenas seis líneas, con un titular mucho más duro: «Muerta en atropello una joven de quince años, en Cee». Siempre queda algo por hacer.

Pero las realizaciones están ahí. Unas, en funcionamiento; otras, pendientes de algún detalle, y unas terceras a comenzar en breve o a la espera de la definitiva «luz verde» para emprenderlas. Nuestra revista ha realizado un amplio recorrido por las cuatro provincias, deteniéndose en algunos de los puntos más importantes para examinar para nuestros lectores la actuación realizada. Necesidades de espacio nos obligan a ser breves en la exposición.

Adrián GUERRA
Fotos: José RUBIO
(enviados especiales)

ORENSE

Torres del Pino. Barrio de la capital, en la N-120, a Vigo. Se ha instalado alumbrado público a lo largo de unos 600 metros, para localizar la situación de peatones. Inversión: 8,2 millones de pesetas.

Casardomato. Barrio de la capital, en la N-120. Instalación de alumbrado y construcción de acera, así como dotaciones semafóricas para controlar la velocidad antes del cruce con vías secundarias. Inversión: 14,9 millones.

Barrocanes. Barrio de la capital, en la OR-101. Regulado con CVT en sentido Orense. Instalación de alumbrado y construcción de aceras. Previstas vallas de encauzamiento para peatones. A la espera de acometida eléctrica. Inversión: 10,7 millones.

Puente Noalla (San Ciprián de Viñas). P.K. 529,150 de la N-525 (Santiago-Zamora). Regulación y control mediante CVT. Problema de velocidad inadecuada, agravado por la existencia de importantes vías secundarias. Inversión: 6,8 millones.

Piñeira de Arcos. Travesía peligrosa, en la N-525. Con-

troles de Velocidad en ambos sentidos. Regulado el cruce con la carretera de Junquera de Ambía. Construcciones de aceras, instalación de vallas para peatones y nuevo alumbrado, reforzando el existente. Inversión: 22,7 millones.

Sandianes. Travesía peligrosa en la N-525. Instalados controles de velocidad, así como semáforos en vías secundarias y regulación de dos cruces., construcción de aceras y mejora de iluminación. Inversión: 34,6 millones.

Trasmirás. Travesía peligrosa, en la N-525. Obra prevista para este año. Problema de elevadas velocidades. Se colocarán dos CVT, uno en cada sentido, así como semáforos para peatones. Inversión: 6,1 millones.

Pazos-Verín. Travesías en la N-525. Instalados sistemas CVT. Regulado el cruce con carretera de Laza y calle Espido. Doble instalación semafórica en el cruce de Sousas. Inversión: 19,1 millones.

Otras actuaciones en la provincia (ejecutadas o en proyecto): Bande (reg. cruce N-540) y Carballiño (reg. tráfico).

Antonio Caride, alcalde de Orense

«La Dirección General de Tráfico ha hecho en nuestra ciudad dos actuaciones: las de Casardomato y Barrocanes, aunque ambas se encuentran aún a la espera de entrar en servicio. Por otra parte, ha dejado en suspenso la del peligroso cruce de Marcelo Macías. Creo que debería hacerse, dada su peligrosidad. O, en el caso de que se suprima, que se aplique la inversión a otros puntos conflictivos, como la entrada a Orense por la zona de Las Lagunas, en la N-120. Sí, aunque está todavía pendiente de inauguración, me satisface la actuación de la DGT en los puntos antes señalados, como me satisface la inversión de cualquier organismo de la Administración Central para adoptar medidas necesarias.»

Santiago Cid, alcalde de Verín

«Estimo que la obra realizada es muy importante para Verín, cuya travesía es muy conflictiva, a causa de una circulación muy densa. En verano, por ejemplo, el atasco es aquí constante. En cuanto a Pazos-Verín, baste señalar que era uno de los tradicionales puntos negros de esta carretera, en la que es de esperar que a partir de ahora se reduzcan los accidentes. Queda pendiente, no obstante, el cruce con la carretera de Vences. Si lo hace la DGT, muy bien; si no... Hemos de tener en cuenta que se trata de una curva muy pronunciada, sin apenas visibilidad. Quizá el problema se resolviese con un grupo de semáforos.»

Las preferencias de los conductores a la hora de comprar un coche



Según los estudios realizados por las distintas marcas de automóviles, puede decirse que la principal preocupación del conductor a la hora de cambiar de coche es la estética del mismo. Después vienen otros detalles como el precio —también fundamental—, la mecánica, habitabilidad, etcétera. Los elementos de seguridad del vehículo no suponen, ni mucho menos, una gran preocupación para el comprador.

Lo primero, la estética



Jenny Llada, una superguapa de nuestro cine y teatro, que también se fija mucho en la línea a la hora de comprar un coche.

ASÍ VEN
EL OPEL CORSA
TR125 4p.



Primer semestre de 1985
LOS COCHES MAS VENDIDOS

Lo primero, la estética

Hasta que un automóvil sale de la cadena de montaje ha pasado un largo período de fases que van desde un profundo estudio del mercado, diseño del proyecto, la fabricación de prototipos, estudios dinámicos y estáticos y, finalmente, la comercialización. Todo este proceso conlleva un sinnúmero de horas de trabajo que culminan en la venta del automóvil a un cliente que, a su vez, se ha tomado su tiempo para decidir qué vehículo llena más sus necesidades.

El usuario medio puede contar con los dedos de una mano los coches que ha tenido en total. Todos y cada uno de ellos se han incorporado a su vida, identificando las distintas etapas de la misma. Siempre recordará su primer coche, el que tenía cuando se casó, cuando cambió de trabajo, cuando nació su primer hijo, etcétera. Esto demuestra que la compra de un automóvil constituye un acto de máxima importancia.

Si prestamos un poco de atención a los coches con que nos cruzamos al cabo de una jornada por nuestro pueblo o ciudad, observaremos con relativa frecuencia que algunos de estos vehículos van sobrecargados de adornos, emblecedores, relojes, lucecitas, cojines, etcétera. Esto nos puede dar una idea de que el automóvil no sólo es un utensilio de trabajo para muchos usuarios, lo decoran como lo harían con su propio hogar.

Ello podría dar pie para afirmar que el automóvil es un elemento importante en la vida de su propietario, como su casa o su empresa, y suele estar íntimamente relacionado con sus circunstancias. Si el hombre va prosperando socialmente, su automóvil será cada vez más grande y más caro. Si es un señor serio y ordenado, su coche estará siempre pulcro y a punto. Si el propietario es joven, su automóvil tendrá un aspecto juvenil y deportivo, etcétera.

UN MAR DE DUDAS

Como ya hemos indicado, el acto de la compra de un coche reviste una gran importancia para el usuario; por consiguiente, no es extraño que al usuario le asalte un mar de dudas e inseguridades



Cada vez que alguien tiene que comprar un coche surge un mar de dudas. La opinión de los amigos cuenta mucho.

SECRETOS

Dicen los fabricantes que están haciendo todos los esfuerzos posibles para llegar sin problemas a sus futuros clientes. Y debe ser cierto. Los modelos se ven continuamente remozados buscando los gustos de los automovilistas. Para poder realizar esto, cada una de las marcas lleva a cabo complicadísimos estudios de marketing que no tienen otro objetivo que buscar el máximo número de ventas. Y esos estudios, que guardan celosamente los fabricantes, y de los que se encargan empresas especializadas, demuestran que el conductor no siempre busca en los coches lo que podría parecer más lógico. A veces, un reloj más o menos, una luneta coloreada o una tapicería bonita pesan más que un buen motor, un coche que consuma poco o aquel cuyas condiciones de seguridad sean importantes. Unos gustos quizá incomprensibles en algunos casos, razón probablemente por la que ningún fabricante quiere descubrir sus cartas. Es parte de esa guerra por la captación de clientes.

a la hora de adquirirlo, máxime cuando las calidades de los productos ofertados son similares.

Quiere estar seguro de haber elegido lo mejor dentro de la oferta existente.

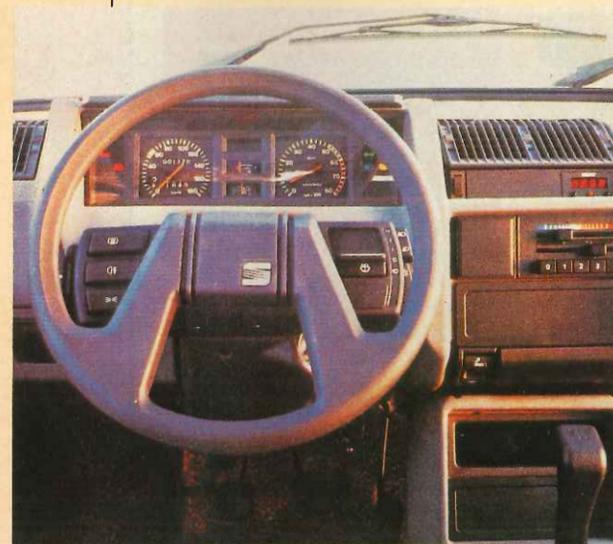
Esta circunstancia se ve agravada por la tendencia del mercado a aumentar el abanico de distintos modelos y versiones, así como por la necesidad de demorar el cambio de coche durante varios años más que antes.

La mayoría de los fabricantes, cuando observan retrocesos en las ventas de alguno de sus modelos, proceden a rejuvenecer dichos modelos mediante el «restyling», que puede afectar tanto a la carrocería como al interior del vehículo.

Según las encuestas, es la estética el centro de la mayoría de los usuarios, por eso los estilistas se esfuerzan en diseñar automóviles originales y atractivos. Ningún



La habitabilidad también preocupa bastante a los compradores.



Los compradores se fijan mucho en los salpicaderos.



Los vendedores se esfuerzan por ofrecer al cliente lo que busca.

detalle se deja al azar, incluso los que en apariencia parecen insignificantes son estudiados con sumo detalle. Como factores de influencia podemos destacar una buena identificación de marca (calandra y logotipo), armonía de líneas, sensación de dinamismo, etcétera.

LO QUE PIDE EL COMPRADOR

Cada cliente tiene una serie de necesidades objetivas tales como: capacidad, prestaciones, estética, etcétera, al margen de unos deseos concretos que han de conjugarse con esas necesidades.

Según los resultados obtenidos

por las encuestas a lo largo de los últimos años, los motivos de compra de un vehículo son diversos y constantes con un peso específico determinado.

Destaca, en primer lugar, que el 34 por 100 de los compradores eligen su coche por la línea, la estética, el aspecto externo. El coche ha de entrar primero por los ojos. Para el 25 por 100, el coche ha de tener una buena imagen en el entorno social del comprador. De aquí la importancia de la opinión y el consejo de los amigos. El precio —dentro de las posibilidades de cada uno— y el consumo influyen en el 15 por 100 de los encuestados, considerando factores del precio la valoración

del vehículo usado, las ofertas, regalos, etcétera. La fidelidad a una marca tiene una incidencia de un 11 por 100 de los compradores. Esta fidelidad tiene más peso en unas marcas que en otras.

Otros motivos dados por los encuestados al adquirir un automóvil son: la robustez mecánica, economía de mantenimiento, confort, habitabilidad, etcétera, aunque éstos tienen una influencia menor a la hora de la elección.

Sin embargo, en los tiempos de crisis en los que vivimos, el comprador tiende a dejar en un segundo plano sus caprichos estéticos frente a una mayor calidad en la mecánica que le va a permitir mantener su vehículo durante un período más largo de tiempo. No debemos olvidar, por otro lado, el precio de los carburantes con las espectaculares subidas habidas en los últimos años. Estos dos hechos explican la importante de-

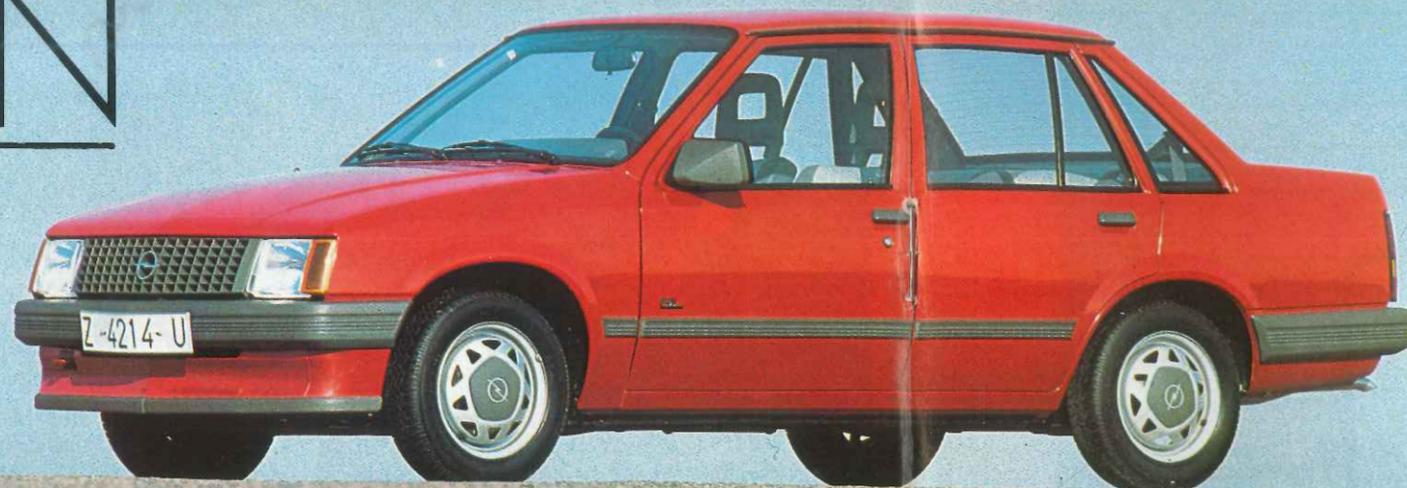
manda del vehículo diesel, a lo que los fabricantes han respondido con magníficos productos.

Los departamentos de marketing y ventas de todos y cada uno de los fabricantes de automóviles aúnan esfuerzos para acercar sus productos a los deseos de los usuarios que, al fin y a la postre, son los receptores de los mismos. Unos lo consiguen con más acierto y otros no tanto. Las cifras de ventas durante el primer semestre de este año así lo indican. Resulta evidente que el fabricante que sea capaz de cubrir el mayor número de exigencias de los compradores será la que se lleve el gato al agua.

Alejandro MOLINS

ASÍ VEN

EL OPEL CORSA TR 1.2S 4p.



NOTA MEDIA:

7

DATOS TECNICOS

MOTOR

Posición: delantera transversal.
Cilindros: cuatro, en línea.
Cilindrada: 1.196 c.c.
Alimentación: carburador monocuerpo.
Carburante: gasolina súper.
Depósito: 42 litros.
Potencia máxima: 55 CV a 5.600 r.p.m.

TRANSMISION

Tracción: delantera.
Caja de cambios: cinco marchas, manual.
Embrague: monodisco, en seco.

FRENOS

Delanteros, de disco; traseros, de tambor.

SUSPENSION

Ruedas delanteras, independiente; traseras, semi-independiente.

DIRECCION

Tipo: cremallera.
Diámetro giro: 10 metros.

RUEDAS

Llantas: chapa estampada, 4,5 x 13".
Neumáticos: 145 SR 13.
Peso: 795 kg. **Longitud:** 3,95 m. **Anchura:** 1,53 m. **Altura:** 1,36 m. **Maletero:** 430 dm. cúbicos.

Autopista

| | |
|-----------------|-----|
| Estética | 6 |
| Acabado | 7,5 |
| Habitabilidad | 7,5 |
| Comodidad | 7 |
| Instrumentación | 7,5 |
| Maletero | 9 |
| Accesorios | 6 |
| Luces | 7 |
| Estabilidad | 7 |
| Suspensión | 6,5 |
| Ruedas | 7 |
| Frenos | 7,5 |
| Potencia | 7,5 |
| Elasticidad | 6,5 |
| Cambio | 6,5 |
| Aceleración | 8 |
| Velocidad punta | 7 |
| Consumo | 9 |
| Seguridad | 7 |
| NOTA: | 7,2 |

Comentario: La adopción de las puertas posteriores confirma el carácter familiar del Corsa TR, que une a un buen maletero la facilidad de acceso que proporcionan las cuatro puertas. Las buenas prestaciones y los contenidos consumos son la mejor tarjeta de visita de un modelo que, por otra parte, carece de grandes defectos.

LO BUENO

- Amplio maletero.
- Buenas prestaciones.
- Consumos razonables.

LO MALO

- Desarrollos muy largos.
- Frenos mejorables.
- Ventilación escasa.

auto

| | |
|-----------------|-----|
| Estética | 5 |
| Acabado | 8 |
| Habitabilidad | 8 |
| Comodidad | 7 |
| Instrumentación | 7 |
| Maletero | 9 |
| Accesorios | 7 |
| Luces | 7 |
| Estabilidad | 7 |
| Suspensión | 7 |
| Ruedas | 7 |
| Frenos | 5 |
| Potencia | 8 |
| Elasticidad | 9 |
| Cambio | 6 |
| Aceleración | 7 |
| Velocidad punta | 7 |
| Consumo | 9 |
| Seguridad | 8 |
| NOTA: | 7,2 |

Comentario: La nueva versión de cuatro puertas del Corsa ha reforzado la popular gama. El motor 1.2 destaca por su excelente rendimiento y por un bajo consumo. El coche tiene un amplísimo maletero, pese a que su estética sea discutible.

LO BUENO

- Motor.
- Consumo.
- Capacidad del maletero.

LO MALO

- Frenos.
- Estética.
- Equipamiento pobre.

Motor 16

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

Comentario: El Opel Corsa TR está enfocado hacia las pequeñas familias que necesitan un maletero de cierta generosidad por sus necesidades de desplazamiento. Pertenecer a un segmento peculiar del mercado, como es el de las berlinas de tipo intermedio/pequeño, y ofrece las ventajas de un coche de tres volúmenes (con las lógicas limitaciones de tamaño) a cambio de un precio muy ajustado dentro de su categoría.

LO BUENO

- Motor elástico.
- Acabado y presentación.
- Precio competitivo.

LO MALO

- Frenos justos.
- Ventanillas traseras fijas.
- Volante desplazado hacia la izquierda.

Velocidad

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

Comentario: La gama Opel Corsa se vio incrementada, no hace mucho, con las versiones de 4 y 5 puertas. La adopción de la carrocería de 4 puertas para el Corsa TR ha dado a este modelo un carácter eminentemente familiar, lo que, unido a sus prestaciones y consumos, aceptables para un vehículo de su categoría, lo ha convertido en una buena opción para los usuarios de su segmento. Sin embargo, las variaciones realizadas en suspensiones han influido negativamente en el comportamiento en ruta.

LO BUENO

- Interior muy amplio.
- Acceso al habitáculo.
- Puesto de conducción.

LO MALO

- Suspensión blanda.
- Dirección algo lenta.
- Frenos poco potentes.

RAMÓN, con humor



BOLETIN DE SUSCRIPCION GRATUITA

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



CAMBIOS DE DOMICILIO

Los suscriptores de la revista TRAFICO que deseen cambiar el domicilio en el que la vienen recibiendo habitualmente, deberán enviar un nuevo boletín de suscripción gratuita —o todos los datos en un folio o cuartilla— cumplimentando el mismo, además de especificar claramente cuál era su antiguo domicilio. Así, facilitará el cambio sin demoras. Si le es posible, envíe conjuntamente la etiqueta de cualquier número anterior, que va pegada en la faja que envuelve la revista.

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

| Provincias | Matrículas concedidas | | Total vehículos matriculados | Total permisos expedidos | Licencias de conducción |
|----------------|-----------------------|----------------------|------------------------------|--------------------------|-------------------------|
| | Última de agosto | Última de septiembre | | | |
| Alava | 6119-H | 6474-H | 355 | 434 | 49 |
| Albacete | 4852-G | 5117-G | 265 | 419 | 200 |
| Alicante | 2039-AN | 3774-AN | 1.735 | 2.679 | 1.179 |
| Almería | 3002-I | 3424-I | 422 | 444 | 331 |
| Ávila | 1538-D | 1676-D | 138 | 451 | 77 |
| Badajoz | 8001-I | 8413-I | 412 | 1.033 | 341 |
| Baleares | 1953-AG | 3378-AG | 1.425 | 1.273 | 869 |
| Barcelona | 5234-GW | 1396-GX | 6.162 | 6.701 | 2.153 |
| Burgos | 3494-I | 3929-I | 435 | 803 | 73 |
| Cáceres | 9681-F | 9944-F | 263 | 667 | 140 |
| Cádiz | 0073-T | 0975-T | 902 | 1.639 | 861 |
| Castellón | 7863-M | 8417-M | 554 | 820 | 400 |
| Ciudad Real | 9730-H | 0053-I | 323 | 451 | 192 |
| Córdoba | 6140-N | 6746-N | 606 | 1.120 | 560 |
| Coruña (La) | 7716-AB | 8869-AB | 1.153 | 1.553 | 425 |
| Cuenca | 5308-D | 5539-D | 231 | 428 | 52 |
| Gerona | 6416-V | 7502-V | 1.086 | 768 | 473 |
| Granada | 1363-L | 1938-L | 575 | 1.202 | 591 |
| Guadalajara | 7815-C | 7951-C | 136 | 277 | 47 |
| Guipúzcoa | 7363-V | 8325-V | 962 | 1.126 | 200 |
| Huelva | 4296-H | 4606-H | 310 | 476 | 197 |
| Huesca | 8397-F | 8693-F | 296 | 302 | 95 |
| Jaén | 0914-I | 1314-I | 400 | 812 | 326 |
| León | 3885-L | 4369-L | 484 | 860 | 171 |
| Lérida | 9922-K | 0431-L | 508 | 694 | 162 |
| Logroño | 5304-G | 5580-G | 276 | 437 | 132 |
| Lugo | 6966-H | 7391-H | 425 | 326 | 143 |
| Madrid | 7090-GN | 2854-GP | 5.764 | 5.753 | 1.071 |
| Málaga | 4267-Z | 5814-Z | 1.547 | 2.050 | 918 |
| Murcia | 4409-W | 5432-W | 1.023 | 1.722 | 954 |
| Navarra | 1747-P | 2522-P | 775 | 1.014 | 192 |
| Orense | 2774-H | 3136-H | 362 | 464 | 118 |
| Oviedo | 2472-AG | 3587-AG | 1.115 | 1.313 | 248 |
| Palencia | 0344-F | 0576-F | 232 | 444 | 28 |
| Palmas (Las) | 2715-X | 4010-X | 1.293 | 1.369 | 184 |
| Pontevedra | 1415-W | 2269-W | 854 | 1.598 | 279 |
| Salamanca | 5247-H | 5591-H | 344 | 718 | 60 |
| Santa Cruz | 0605-V | 1770-V | 1.165 | 1.311 | 116 |
| Santander | 7376-M | 8011-M | 635 | 949 | 239 |
| Segovia | 2995-D | 3181-D | 186 | 398 | 39 |
| Sevilla | 9391-AG | 0633-AH | 1.242 | 1.667 | 1.024 |
| Soria | 3742-C | 3873-C | 131 | 182 | 33 |
| Tarragona | 0437-P | 1187-P | 750 | 491 | 227 |
| Teruel | 2665-D | 2806-D | 141 | 379 | 69 |
| Toledo | 5866-I | 6286-I | 420 | 807 | 182 |
| Valencia | 0171-BT | 2574-BT | 2.403 | 3.201 | 2.034 |
| Valladolid | 0386-M | 0851-M | 465 | 724 | 99 |
| Vizcaya | 6734-AK | 8034-AK | 1.300 | 1.355 | 204 |
| Zamora | 1506-E | 1693-E | 187 | 418 | 50 |
| Zaragoza | 2223-V | 3194-V | 971 | 1.225 | 268 |
| Ceuta | 5059-C | 5148-C | 89 | 194 | 20 |
| Melilla | 8040-B | 8117-B | 77 | 148 | 26 |
| TOTALES | | | | 58.087 | 19.121 |

LOS SEGUROS, POR LAS NUBES

Los seguros del automóvil se pueden poner por las nubes. El ingreso en la CEE, el día 1 de enero, obligará a las compañías a una subida sustancial de los precios que actualmente se vienen pagando y que en Portugal, en una situación similar a la nuestra, calculan en cerca de un 300 por 100. Para que esto no ocurra aquí, la Administración y las compañías estudian fórmulas para que esta subida, que es inevitable, «no sea brutal». La modificación afectará tanto al seguro voluntario como al obligatorio.

LOS MODELOS MAS VENDIDOS (enero-junio)

| | |
|----------------|--------|
| Renault 11 | 34.943 |
| Opel Corsa | 20.317 |
| Peugeot 205 | 16.652 |
| Ford Fiesta | 14.932 |
| Renault 5 | 14.918 |
| Renault 9 | 14.289 |
| Ford Escort | 11.121 |
| Renault 18 | 10.618 |
| Seat Panda | 10.094 |
| Citroën BX | 9.450 |
| VW Polo | 9.238 |
| Seat Ibiza | 8.873 |
| VW Passat | 8.707 |
| Talbot Horizon | 7.551 |
| Citroën Visa | 4.778 |

A lo largo del paréntesis estival, ayudado por la falta de inquietudes deportivas respecto a mi futuro título nacional, he podido dedicarme a la observación de las especies «jóvenes», como si de un buen naturalista se tratase.

Los estudios efectuados se han visto favorecidos por la casualidad, pues entre la familia y alrededores hay un escogido ramillete de jóvenes que han accedido por primera vez al mundo automovilista.

Los distintos neoconductores escogidos para su observación son de las siguientes especies: «bombardeador», «no sabe nada», «lo sabe todo», «esponja», «mala suerte» y «sensato».

Antes de entrar en materia, también he podido apreciar que su nivel de riesgo, en el primer año e inicio del segundo, es máximo, empezando a descender a mediados del segundo. Si llegan al tercero se pueden considerar salvados, tanto hijos como padres.

La especie «bombardeador» analizada disponía de un potente 4 x 4 y una cierta tranquilidad económica por parte familiar para después de los ataques resolver los problemas de chapa y otros. Su comportamiento acostumbra a ser «pie en la tabla, caiga quien caiga y lo que caiga». No conocen el miedo y en las habituales confrontaciones nocturnas son capaces de, con un Jeep, hacerle carreras a un Granada 2,8, Escort RX3, etcétera. Su dominio del coche es notable, salvando situaciones que para muchos conductores, sobre todo con años encima, terminan fatalmente.

Al «no sabe nada», como se encuentra inmerso en la dinámica que le impone el hábitat, sus genes le indican que debe hacer lo mismo que el resto de sus congéneres para adaptarse al medio en que deberá vivir. Esta es una de las especies más peligrosas, pues intentando seguir al resto de la camada se puede «estrozar» contra cualquiera que circule tranquilamente por la carretera. La marcha impuesta por el rebaño es superior a sus conocimientos, frena a media curva con el coche en apoyo, larga un segundazo de los de salir las bielas para frenar, toma las curvas con arenilla sin ninguna precaución, etcétera. Debido a tanta actividad, visita a menudo los pastos, las cunetas...

El «lo sabe todo» se ve obligado a demostrarlo para mantener su estatus en el hábitat natural, prestando especial atención a no pasar inadvertido a las hembras y machos de la colonia. Por tanto, está todo el tiempo como una bomba de relojería y no es de extrañar que, a pesar de la preparación que como conductor tiene, visite sema-

nalmente los alrededores de la carretera, dejando trozos de su vehículo.

«Esponja»: esta especie he podido constatar que se encuentra, sobre todo, al anochecer y —creemos que por cuestiones de apareamiento en época de celo— montando su parada nupcial junto con otros machos de su especie, en zonas de ruido atronador. Una vez se ha llenado de pociones energéticas, para volver a su zona de reposo, donde seguramente descansará hasta pasado el mediodía, monta en su utilitario. Pero debido a la neblina que lleva, piensa que se encuentra a los mandos de una avioneta en misión de bombardeo al acorazado «Ancha es Castilla» y al primero que pilla lo funde. En su favor hay que decir que a las horas en que se mueve no hay gran circulación y que normalmente, como buen «kamikaze», sólo destruye la propia avioneta, aunque ocasionalmente se deje los cuernos y los de algunos acompañantes.

«Mala suerte» es el resultado de una buena operación de «marketing» y comunicación que las especies arriba destacadas emplean frente a propios y extraños para intentar camuflar, justificándose ante los mayores, el estacazo contra un camión, con las vallas de una céntrica calle, contra un despistado usuario, el aterrizaje en moto, etcétera. También, pero en contadas ocasiones, se da el caso de que las aves coinciden en un punto y aunque la pista sea más ancha que las del aeropuerto del Prat, no pasan, dejándose uñas y pelo en el envite.

No quería terminar sin nombrar a uno de los pájaros más raros que he conseguido descubrir: el «sensato». De la generación estudiada, no supera en ningún caso el 30 por 100. A pesar de compartir las actividades del resto y disponer en ocasiones de aparatos de 300 CV, frena en los «stops», ante lo desconocido reacciona con prudencia y cuando las libaciones le afectan sus naturales facultades hace auto-stop. Si debe competir, lo hace valorando sus posibilidades reales y las de su vehículo.

Gracias a los «sensatos» nuestra especie no correrá riesgo de extinción y confío en que la Dirección General de Tráfico, para el 70 por 100 restante, estudie unos contratos, a través del Vaticano, con San Cristóbal, patrón de los automovilistas, para que vele por la seguridad de todos. Asimismo, con los adelantos de la química, que los dos primeros años de estos recién nacidos se conviertan en el menor tiempo posible. Si esto no fuera factible, se deberían habilitar unos «ghettos» en los que recluir a los futuros conductores, no entregándoles el salvoconducto hasta que no supieran conducirse.



ZANNI
A TODO GAS



N-501: VILLACASTIN-AVILA-SALAMANCA

TRAJE NUEVO PARA UNA VIEJA CARRETERA

ESTE eje, típicamente castellano, se encuentra incluido en el Programa de Acondicionamiento de la Red y, en el futuro, cualquier parecido con la realidad actual será, según se desprende de los planes del MOPU y el contacto visual que la revista TRAFICO ha realizado sobre el terreno, mera coincidencia. Si se consiguen soluciones adecuadas a ciertos problemas puntuales que planteamos, la N-501 puede ser, a medio plazo, una buena y segura carretera.

La N-501 arranca de la carretera de La Coruña en el kilómetro 84.



La nomenclatura oficial de la carretera N-501 es Villacastín-Vigo, aunque sólo adquiere personalidad propia en los tramos que van desde Villacastín a Avila y Salamanca, puesto que en el resto, otra carretera (N-630) se yuxtapone y le hurta el nombre. Incluso se da la circunstancia de que el inicio de este eje vial se contabiliza en el kilómetro 84, coincidiendo con el mismo p.k., de la N-VI (Madrid-La Coruña), próximo al casco urbano de la población segoviana de Villacastín.

Los datos de intensidad media diaria, referidos a 1983, dan al recorrido Villacastín-Avila un índice de 6.670 vehículos diarios, reduciéndose a 3.000 a partir de la capital abulense e intensificándose a medida que nos acercamos a Salamanca. La lectura de estos datos debe hacerse teniendo en cuenta que los viajeros que desde Madrid se dirigen a Salamanca utilizan la Autopista de La Coruña, o bien la N-VI hasta salir a Sanchidrián y, desde allí, por las carreteras locales AV-811, AV-803 y Av-814, acceden a la N-501 en el término municipal de San Pedro del Arroyo. Por otro lado, los motivos que pueden inducir a seguir este itinerario son, en primer lugar, evitar la travesía de Avila y, además, la multitud de curvas, cambios de rasante y deficiente estado de esta carretera.

El nivel de accidentalidad en esta vía no es alto, sobre todo si nos referimos a víctimas mortales. En 1984 se produjeron 102 accidentes, con 5 muertos, 143 heridos y daños materiales en 32 de los siniestros.

En cualquier caso, la N-501 se encuentra incluida en el Programa de Acondicionamiento de la Red y es previsible que, cuando finalicen las obras, el tráfico que se canaliza por la N-VI hasta Sanchidrián opte por tomar esta carretera en Villacastín.

El tramo Avila-San Pedro del Arroyo se encuentra en obras, adjudicadas en 1983 por 397 millones de pesetas, y se prevé finalicen en el transcurso de este año. Desde San Pedro al límite con Salamanca se están realizando obras de acondicionamiento, adjudicadas en 1984 por valor de 450 millones y su finalización está igualmente prevista para este año. Desde el límite de Avila a Salamanca se está redactando un proyecto por valor de 860 millones y se tiene prevista la elaboración de un proyecto informativo para la construcción de una variante en Peñaranda de Bracamonte y otra en Santa Marta de Tormes.

Villacastín-Avila

Al rodar por este tramo observamos una carretera en perfecto estado de conservación, con algunos pequeños trechos en los que se han efectuado refuerzos y repintados. No obstante, los arceles, aunque pavimentados y practicables, presentan algún atisbo de invasión por la hierba. El conductor no tiene demasiado tiempo para



Aunque finalizarán este año, la peligrosidad de una carretera en obras es evidente.



San Pedro del Arroyo, un travesía con tres accidentes en 1984.

aburrirse: tramos rectos intercalados por abundantes curvas obligan a «prestar atención». Los fines de semana se incrementa notablemente la circulación, aunque la Comarcal 505, por El Escorial, absorbe numeroso tráfico madrileño.

Kilómetro 84: Es, en realidad, el «punto cero» de nuestra carretera. Se trata de un cruce con la N-VI, en el que este año se ha producido ya un accidente con un herido grave (en adelante, los datos sobre accidentes se referirán a 1984). El viajero que desde la radial VI quiera tomar esta carretera tiene que utilizar un carril de deceleración en el centro, y tras hacer la parada preceptiva de «stop», cruzar el carril izquierdo de la carretera de La Coruña.

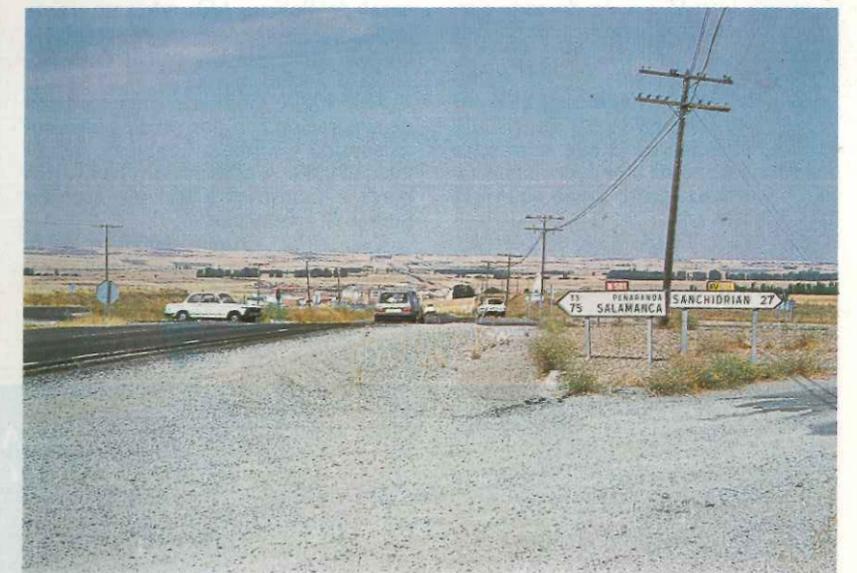
Km. 84,4: Apenas hemos entrado en la N-501, existe a la izquierda un carril de deceleración para tomar la autopista A-6 (un accidente: un herido grave y dos leves).

Kilómetro 85,4 a 85,9: En este medio kilómetro de curvas, en descenso, se produjeron el año pasado tres accidentes con daños materiales.

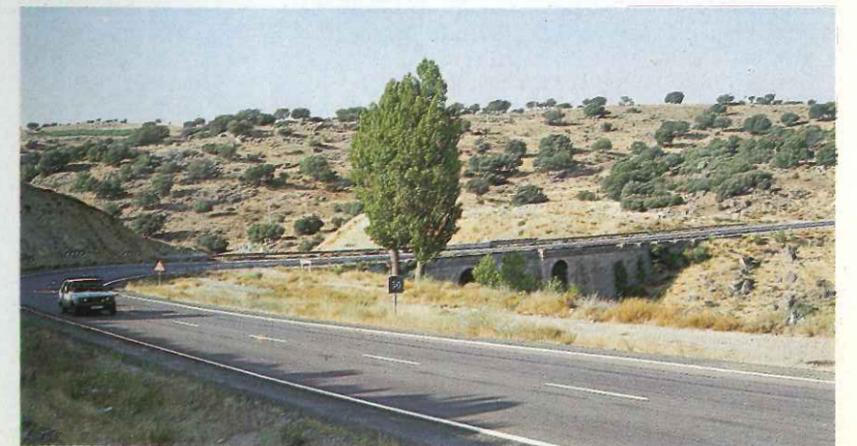
Km. 88,2: Entramos en tierras de Avila después de discurrir brevemente por jurisdicción segoviana. Tenemos una recta hasta el km. 89. A la izquierda queda la carretera AV-501 que conduce a Cebreros. Es, igualmente, el comienzo de la travesía de Aldeavieja, limitada a 70, donde se produjo una salida de la vía y, en el p.k. 91, una colisión con un muerto, dos graves y uno leve.

Km. 92: Después de rodar en línea recta, encontramos un cambio de rasante con curva a la derecha y, poco después, un cruce en la misma mano, que conduce a Blasconceles.

Kms. 95,4 a 98: Comienza una serie de curvas de izquierda a derecha en



Muchos viajeros toman este desvío a Sanchidrián para evitar las curvas y la travesía de Avila.



Villacastín-Avila: carretera en buen estado, pero con muchas curvas.



Peñaranda de Bracamonte espera una variante para su travesía.



Arcenes impracticables, invadidos por la naturaleza.

acusado descenso hasta el p.k. 97, por donde cruzamos un puente sobre el río Voltoya y, desde allí, se inicia un fuerte ascenso hasta el p.k. 98,1. Se trata de curvas cerradas y potencialmente peligrosas en las que ha habido varias salidas de la vía. Independientemente de la señalización de cada curva, hay una señal genérica de curvas peligrosas desde el km. 95,4 al 96,3.

Km. 102,1: Después de un tramo recto comienza la línea continua por la presencia de una curva sin visibilidad a la derecha, en la que se registró una salida de la vía con daños materiales. A continuación se avista una recta de 1,5 kilómetros.

Km. 103,9: Tramo recto en ascenso, con cambio de rasante en el p.k. 105,7 (un herido grave y tres leves por colisión).

Km. 106,2: Dejamos Vicolozano a la derecha y después de hacer un cambio de rasante y tomar una curva a la derecha, en el 107,2 enfilamos una larga recta hasta Avila.

Km. 109: Tenemos una raqueta que permite el acceso a la Academia General de Policía. Más adelante existe la posibilidad de cambiar el sentido, o bien dirigirse a la Residencia de la Seguridad Social.

Km. 109,8: Comienza una mediana de separación con dos carriles para cada sentido y primera limitación de velocidad a 80. A ambos lados hay varios bares e industrias a los que acceden numerosos vehículos.

Km. 110,2: Primer semáforo de la travesía de Avila con cruce, a la derecha de la N-403 (Valladolid). La travesía de Avila registró el año pasado 12

accidentes, con un muerto y varios heridos leves.

Avila-límite de Salamanca

Km. 114: Hermosa vista de la ciudad desde los Cuatro Postes y a continuación comienzan las obras de mejora de trazado y pavimentación de la carretera.

El estado actual de la circulación está muy complicado por las obras y se producen retenciones alternativas del sentido de la circulación en distintos puntos. Los indicadores kilométricos han desaparecido y se observa una señalización vertical adecuada, condicionada por la provisionalidad de las obras. En este tramo, hasta San Pedro

Santa Marta de Tormes

Antonio Bueno, un alcalde que busca mayor seguridad.



LA DEMANDA CIUDADANA, SATISFECHA

5.500 habitantes que, en verano, se convierten en 7.000. Si a esto añadimos que por la travesía transitan gran cantidad de vehículos agrícolas que llevan remolacha a la Azucarera, se entiende que la problemática circulatoria es grande.

«Por ello nos sigue diciendo Antonio Bueno el Ayuntamiento hizo un estudio que expuso a la Dirección General de Tráfico, organismo que apreció la peligrosidad, sobre todo de peatones, y ha instalado, a finales de 1984, un sistema de semaforización automática por valor de 45 millones, con lo que se ha conseguido una reducción de la velocidad y unos buenos niveles de seguridad.»

Para el alcalde, esta fue la solución a la demanda ciudadana y por añadidura existe un estudio informativo de la Dirección Provincial de Carreteras para la realización de una variante que aún no ha sido analizada técnicamente, pero que en principio parece positivo, pues canalizará el tráfico hacia la Azucarera, aunque la salida, para aquellos que se dirijan a Salamanca, parece que tendrá que hacerse atravesando la variante a nivel, con el consiguiente peligro.

del Arroyo inclusive, se produjeron el año pasado 13 accidentes con 5 heridos graves y 13 leves, dos de los cuales fueron por colisiones con animales sueltos. La presencia de animales en la calzada es un peligro potencial en toda la región que cruza la N-501.

Dado que la estructura e incluso el trazado actual de la carretera variará próximamente, señalaremos que de la obra nueva hasta el límite de Salamanca, quedará una vía con una sección de 7-10 (7 metros de calzada y 1,5 m. cada arcén). Por otro lado, se suprimen las curvas del Arroyo del Obispo y las de Manzaneros. La variante del Palacio de Manzaneros ha sido modificada respecto al proyecto original con el fin de conseguir una mejora sustancial del trazado en planta y la eliminación de las umbrías, que hubieran presentado un grave peligro para la circulación en tiempo de heladas. En esta variante se adaptará un carril para vehículos lentos. Asimismo se ha realizado una mejora de curvas y accesos a Aveinte y a San Pedro del Arroyo y una supresión de los toboganes de la zona de Muñogrande.

Km. 121: Travesía de La Almedilla del Berrocal, con una obra de paso de ganado por debajo de la carretera.

Km. 133: La travesía de Aveinte presenta unas curvas cerradas y está limitada a 60.

Km. 135,9: Desvío a la derecha de Sanchidrián, frecuentemente utilizado por los salmantinos que se dirigen a Madrid y viceversa.

Kms. 138 al 163,9: Además de la supresión total o parcial de varios cambios de rasante, las obras implican una mejora del de Gimialcón y un aumento de visibilidad en el paso superior sobre el ferrocarril en el p.k. 153,8. Además se creará un paso de ganado en Crespos, bajo la carretera, para evitar el peligro que suponía ha-

cerlo a la entrada del pueblo de Chaherrero. En este tramo se produjeron en 1984 catorce accidentes, con un muerto, tres heridos graves y ocho leves.

Límite Avila-Salamanca

Km. 164: Finalizan las obras y comenzamos a rodar por tierras salmantinas. Se aprecia una sensible reducción del ancho de la carretera respecto al anterior trazado, aunque en el futuro, con una sección de 7-12 (calzada de 7 metros y arcenes de 2,5 m.), lo superará. Por otro lado, los arcenes son prácticamente impracticables, debido a que la vegetación se ha adueñado de ellos. En el recorrido pudimos observar a unos trabajadores empleados por el INEM desbrozando las cunetas con herramientas arcaicas.

Kms. 168 a 170: Travesía de Peñaranda de Bracamonte, con primera limitación de velocidad a 60 y posteriormente a 40. Además de las dificultades que presenta la salida de vehículos por algunas calles, en las que para ver tienen que asomar el «morro», la C-610 cruza la población, perpendicular a la N-501. (Tres accidentes, resultando heridos un conductor y un peatón). La travesía es estrecha pero, según el Jefe de la Policía Municipal, no presenta especiales dificultades de tráfico urbano, puesto que la población desarrolla su vida social en el interior. Al pie de la travesía apenas hay tres comercios.

Km. 171,7: Paso a nivel del ferrocarril Avila-Salamanca, situado en un tramo recto. A veces los vehículos tienen dificultades para detenerse cuando la barrera está bajada. (Dos accidentes con dos heridos).

Km. 182: Travesía de Ventosa del Río Almar (un accidente por alcance).

Km. 186,7: Cambio de rasante en

Crónica de un accidente anunciado

Un Ford Escort se aproxima al p.k. 186,7 de la N-501 a gran velocidad, con dirección a Salamanca. En este sentido es un cambio de rasante con visibilidad a 150 metros y, en la cresta del mismo, observa a un operario de Obras Públicas que les indica que aminoren la marcha, señal en mano. El camión y media docena de operarios están al otro lado del cambio de rasante, a la derecha, parcheando la carretera. Aún a gran velocidad, el vehículo



Un operario de Obras Públicas resultó muerto y los dos ocupantes del vehículo, heridos de gravedad.

se desvía a la izquierda para salvar el obstáculo. Frena. Las ruedas del lateral izquierdo se salen al arcén y derrapa mientras el conductor intenta salir con un volantazo a la derecha. Pierde el control del coche, atropella a un operario y se sale por la derecha, estrellándose contra un poste de teléfonos. El automóvil queda destrozado y sus dos ocupantes gravemente heridos. En la carretera, el cuerpo de un hombre está tendido sin vida.

Hasta aquí, una reconstrucción sujeta de los hechos con los datos que nos facilitó «in situ» la Guardia Civil. Dos horas antes habíamos pasado por ese lugar realizando el reportaje de la N-501. El operario, con la señal, estaba a la izquierda dándonos paso. Cuando encubramos el cambio de rasante encontramos el obstáculo a la derecha y nos vimos obligados a realizar una maniobra brusca. Nos limitamos a comentar la situación, errónea a nuestro juicio, del encargado de dar o cerrar el paso a la circulación. Continuamos. Al volver encontramos un muerto.



Semaforización automática instalada por la DGT en Santa Marta. El disco se pone en rojo cuando un vehículo circula a más de 60.

el que operarios de Obras Públicas proceden al parcheo de la carretera. (Un accidente por alcance).

Km. 194,7: Entrada, a la derecha, a la Base Aérea de Matacán.

Km. 198,8: Cruce con el CV-67 a Machacón. (Un accidente con daños materiales en tramo recto por causa de la vía.)

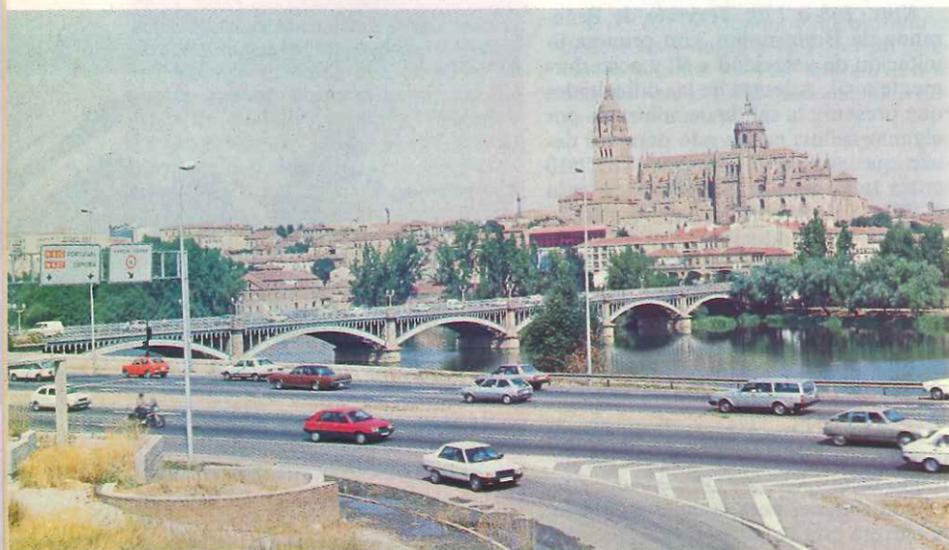
Kms. 199,3, 199,8: Travesía de Calvarrasa de Abajo.

Km. 201,7: Camino agrícola de Pe-labravo (un herido por atropello a animal).

Kms. 205,4 a 207,1: Travesía de Santa Marta de Tormes, con limitación de velocidad a 60 y regulada por semaforización automática. Hay un proyecto informativo de variante que, sin duda, descongestionará este tramo de intensa circulación (12.000 vehículos diarios). El año pasado se produjeron

grandes rectas con muy contadas curvas (3 ó 4) y una forma serpenteada, verticalmente, debido a las lomas que originan infinidad de cambios de rasante. Alguno, más acusado, está señalizado con prohibición de adelantar, pero en general son elevaciones suaves del terreno con visibilidad a larga distancia, en los que la Dirección General de Carreteras no ha estimado conveniente la prohibición de adelantamiento en aras a una mayor fluidez. No obstante, hay puntos en los que, por un instante, se produce un ángulo muerto que oculta la circulación. Por otro lado, aunque no se observan baches en la carretera, su superficie no es absolutamente lisa.

Si se lleva adelante el proyecto informativo de la variante de Santa Marta, el tráfico que proceda desde Salamanca discurrirá por una calzada con



Final de la N-501: Puente de Enrique Estevan sobre el Tormes y accesos a la N-620 y N-630.

ron cuatro accidentes con 11 heridos, dos de ellos peatones.

Km. 208: Cruce a la izquierda con la C-510, dirección Alba de Tormes. A un kilómetro del cruce se encuentra la Azucarera, que aglutina gran cantidad de tractores agrícolas y camiones en la época de recogida de la remolacha. (Dos accidentes, con tres heridos).

Km. 208,5: Comienza la travesía de Salamanca, en la que se registraron doce accidentes.

Km. 208,7: Acceso al Barrio de San José y Polígono Industrial. En este mismo punto se produjeron ocho accidentes, con seis heridos.

Km. 209: Acceso al Barrio de Nuestra Señora de la Vega.

Km. 209,169: Puente de Enrique Estevan sobre el río Tormes, final de la N-501 y accesos a las N-620 y N-630.

Grandes rectas y numerosos toboganes

Lo primero que sorprende en este tramo salmantino de la N-501 son las

Arte y buen yantar

AVILA

Para ver: Murallas, construidas en 1090 por orden de Alfonso VI. Catedral, románica y gótica.

Mansión de los Deanes, de los Dávila, Palacio de Don Blasco Núñez, los Verdugos y los Aguila. Palacio de Oñate.

Convento de las Dominicas. San Pedro. San Vicente. San Esteban. San Nicolás. San Andrés. San Segundo. San Juan. Real Monasterio de Santo Tomás (fundado por los Reyes Católicos). Monasterio de la Encarnación. Convento de Santa Teresa. Los Cuatro Postes.

Señalar, por otra parte, que la UNESCO ha invitado al Gobierno español a solicitar que el conjunto de Avila sea declarado monumento mundial.

Para comer: La cocina de Avila es medieval, sobria y sencilla: Truchas del Tormes, tostón o cochinillo asado, el cordero y la ternera blanca y tierna. Y para postres, los dulces: yemas de Santa Teresa, los huesillos fritos, las glorias de Avila, etc. Y todo regado con un buen vino de Cebrenos.

Otro aspecto a tener en cuenta es el «tapeo», a precios populares, por El Grande y El Chico.

SALAMANCA

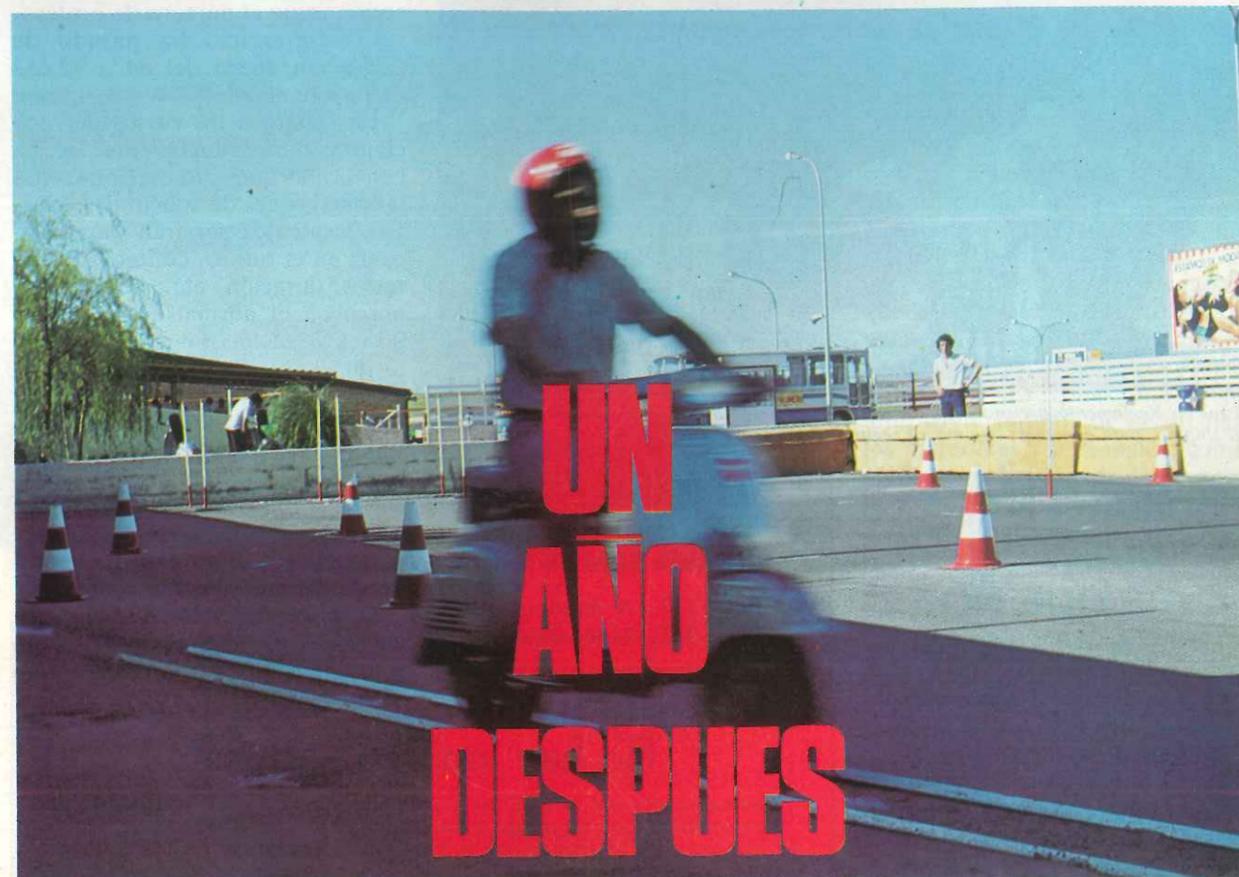
Para ver: Plaza Mayor (Barroco, primera mitad del XVIII).

Colegio del Arzobispo o de los Irlandeses. Palacio de Monterrey. Las Agustinas. Clerecía. Casa de las Conchas. Universidad. Catedral Nueva y Vieja. Puente Romano. Convento de San Esteban. Casa de La Salina. Sancti Spiritus.

Para comer: Tostón. Legumbres de la Almunia y «farinato» (pan con grasa de cerdo, anís y otras delicias).

Texto y fotos: José Ignacio RODRIGUEZ (Enviado especial)

REGLAMENTO DE AUTOESCUELAS



Autoescuelas y Administración preparan un congreso nacional para el primer trimestre de 1986.

Se ha cumplido un año desde la entrada en vigor del nuevo Reglamento Regulator de las Escuelas Particulares de Conductores, con el que se sentaban las bases para mejorar los niveles de enseñanza, rebajar los costes de la misma y evitar intrusismos.

Aunque el Reglamento ha facilitado la creación de 237 nuevas escuelas y el número de profesores en ejercicio ha aumentado en 22, el de alumnos que se presentaron a examen teórico en el primer semestre de 1985 supera en 30.323 al del mismo período del año anterior, lo que significa que el trabajo de las autoescuelas no ha disminuido.

La revista TRAFICO ha pulsado la opinión de distintos ambientes entre profesores, titulares de autoescuelas y representantes de las asociaciones provinciales, para situar el presente y recoger cualquier esbozo de solución para el futuro.

Las impresiones recogidas dejan traslucir que, aunque para la elaboración del nuevo Reglamento se tuvieron en cuenta más de 4.000 cartas personales de sugerencias (la Dirección General de Tráfico convocó a todas las autoescuelas, organizaciones profesionales y sindicatos para estudiar el anteproyecto), las negociaciones para defender un texto realista que tuviera

en cuenta las preocupaciones del sector se vieron dificultadas por la que, hasta poco antes, se había considerado único interlocutor válido ante la Administración: la Federación Nacional de Autoescuelas (FENAE). Una federación patronal —nos comentan— que cada vez se estaba alejando más de la propia realidad de un sector que venía evolucionando por su propia dinámica y cuya nueva estructura exigía una representatividad distinta que defendiera los intereses de los verdaderos profesionales: los grupos fuertes y cerrados que monopolizaban el gremio han ido desapareciendo y, hoy, en el 84 por 100 de los casos en Galicia

y Toledo el 99 por 100, se trata de pequeñas empresas familiares con sólo dos profesores que incluso pueden ser copropietarios.

El profesor-empresario lo es —aseguran con mucho énfasis— primero por vocación. Efectivamente, están desarrollando una profesión muy humana en la que se crean vínculos fuertes y duraderos con los alumnos (se suceden generaciones que repiten en la misma escuela) y, al mismo tiempo, supone una creatividad, un adaptarse a cada circunstancia personal que les obliga a superarse y a perfeccionar cada día sus conocimientos. Por ello, no sólo están de acuerdo con los cursos voluntarios de reciclaje para profesores que recoge el articulado del nuevo Reglamento, sino que son ellos, los propios profesionales, quienes los asumen y reivindican. Cursos gratuitos organizados por la DGT que, en su día, se hicieron ver, por quienes tradicionalmente los habían impartido remuneradamente, como una fuente de desgracias



El nuevo Reglamento pretende elevar el nivel de conocimientos, tanto del profesor como del alumno, para conseguir una mayor seguridad en la carretera.

«LA FENAE, CULPABLE DE QUE NO SEA MEJOR»

Juan Pereira López, vicepresidente de la Asociación Autónoma de Autoescuelas de Jaén, considera que el balance que puede hacerse, después de un año de nuevo Reglamento, es positivo: «Es más social, más pensado para el verdadero profesional y el alumno. Se puede decir que no hay paro en el sector, pero la problemática económica es grande».

No oculta que conlleva defectos, algunos de los cuales han sido corregidos ya merced a la buena disposición de los responsables de Tráfico: «Un Reglamento que podría haber sido perfecto si la Federación Nacional de Autoescuelas hubiera aportado su larga experiencia en vez de dedicarse a atacar frontalmente a la Dirección General de Tráfico».

En este sentido, explica que la FENAE es una organización minoritaria que, no obstante, «había representado al sector en exclusiva sin tener jamás en cuenta a los verdaderos profesionales. Entre todos, aún es posible arreglar las cosas».

PRUEBAS TEORICAS PRIMER SEMESTRE

1984: 332.470 alumnos.
1985: 362.793 alumnos.

No hay «marcha atrás»

En un escrito sin firma y con un simple sello de la FENAE difundido entre sus asociados, de fecha 16 de septiembre, la Federación Nacional de Autoescuelas considera que la Dirección General de Tráfico ha dado marcha atrás respecto a la obligatoriedad marcada por el Reglamento de cambiar camiones y autobuses antes del mes de octubre de 1985 si no tenían determinadas dimensiones. Según FENAE, «la DGT —seguramente convencida de que iba a perder la partida— ha suspendido la entrada en vigor del cambio de camiones y autobuses, pues estaba corriendo el grave riesgo de que si el Tribunal Supremo acepta las tesis de los servicios jurídicos de la Federación Nacional, luego se vería en la obligación de tener que indemnizar a quienes hubieran adquirido los camiones y autobuses».

Por otra parte, en el citado escrito, FENAE estima también que la DGT cambia de criterio en cuanto a la regulación de los requisitos de los centros autorizados para impartir los cursos especiales para obtener permisos de conducir superiores, sin necesidad de cumplir una antigüedad en el permiso anterior y sin alcanzar la edad establecida.

Según la DGT, los nuevos planteamientos respecto a los dos puntos de los que habla FENAE no suponen una «marcha atrás» en sus criterios, sino que responden a la necesidad de adecuarse a la normativa, actualmente en estudio, de la Comunidad Económica Europea, en la que España se integrará el 1 de enero. Tales planteamientos fueron negociados a petición de la Asociación Provincial de Autoescuelas de Madrid.

En el mismo escrito de FENAE, se acusa a jefes provinciales de Tráfico de intentar «dirigir» a algunos profesionales del sector respecto a la inscripción en el primer curso piloto para profesores de Educación Vial, incluso prejuzgando que los primeros profesores que se apuntarán serán «en la mayoría de los casos, los mismos que están trabajando subterráneamente contra la profesión y dando su calor humano al director general, en contra del sentir de la mayoría de los profesionales».

Para la DGT, tales acusaciones no sólo no responden a la verdad, sino que pretenden intoxicar las necesariamente buenas relaciones entre el sector y el propio organismo, encaminadas a conseguir las mejoras que aquél precisa. En este mismo sentido, se considera que los profesores están suficientemente informados sobre los cursos —que serán completamente gratuitos— y que el objetivo de los mismos no es otro que reciclar al personal para elevar su nivel de preparación.

Hasta ahora, el volumen de peticiones para participar en los cursos es bastante elevado.

que ponía en peligro el empleo de miles de familias. La realidad, después de un año, demuestra que no hay ni un solo parado en el sector y que el número de profesores en ejercicio ha pasado de 12.630 en enero del 84 a 12.652 en la actualidad.

En cuanto a los cursos de reciclaje y perfeccionamiento, se ha convocado uno, que ha roto todas las previsiones de solicitudes, y cuyos resultados servirán para adecuar, en el futuro, contenidos, horarios, duración, etc., que no menoscaben el normal desarrollo de la actividad laboral de estos profesionales.

En este sentido, los pequeños empresarios del sector tienen previsto solicitar a la DGT que se dé prioridad en la impartición de los cursos a todos aquellos familiares que vienen colaborando en las autoescuelas y aún no tienen el certificado de aptitud como profesores.

Otra reivindicación que el sector considera legítima, para evitar no sólo una competencia desleal, sino



Un 51,47 por 100 de aspirantes al permiso de conducción superaron, en el primer semestre del año, las pruebas prácticas realizadas por 600.000 alumnos.

«NO SE HAN PRODUCIDO LAS DESGRACIAS ANUNCIADAS»

Según Daniel Victoria, presidente de la Asociación Provincial de Autoescuelas de Madrid —federada en la FENAE—, «el gremio se dejó llevar por las noticias contrarias al nuevo Reglamento —que eran muy fuertes—. Hubo, quizá, un defecto por parte de la Administración en la forma de llegar al sector, que ha sido corregido y en la actualidad los contactos son fluidos y productivos».

«En realidad, no ha habido los cierres temidos de escuelas ni se han producido las desgracias predichas. La vivencia ha ido calmando y suavizando las actitudes. Yo creo —dice Daniel Victoria— que se puede convivir perfectamente con este Reglamento. Es como una mujer con la que, a veces, puedes tener diferencias y regañinas, pero se puede convivir perfectamente.»

N.º DE AUTOESCUELAS CON SECCIONES INCLUIDAS

En octubre de
1984 5.054
El 24-IX-85 5.291

N.º DE PROFESORES EN EJERCICIO

El 1-I-84 12.630
El 24-IX-85 12.652

«SACRIFICAR ALGUNOS INTERESES EN BENEFICIO DE TODOS»

La Agrupación Provincial de Autoescuelas de Valladolid, que preside Luis Calvo Mesonero, aglutina a todas las escuelas de la provincia, inmersas, como el resto del sector, en la dinámica de adaptación a las directrices del nuevo Reglamento.

Para Luis Calvo, la entrada en vigor del mismo produjo malestar y el sentimiento generalizado de que iba a ser perjudicial. «En realidad, estábamos desorientados e influyó el que la única voz que se oía era la de FENAE. No obstante —sigue diciendo—, aunque aún hay un amplio sector en la provincia que se considera perjudicado, todos llegamos a la conclusión de que había que sacrificar algunos intereses porque en el Reglamento había cosas más positivas.»

Considera que una gran calidad de enseñanza exige un precio superior y la determinación de la calidad/precio debería verse en un congreso nacional.

En definitiva, Luis Calvo, después de extenderse en sus preocupaciones económicas, sentencia: «Estoy mejor con esto que con lo anterior, porque evita ciertas competencias desleales».



Al hablar de velocidad se mezclan los conceptos de velocidad adecuada, velocidad moderada, velocidad peligrosa, velocidad excesiva, velocidad segura, velocidad limitada, exceso de velocidad y otros. Aquí nos vamos a limitar al concepto de velocidad adecuada.

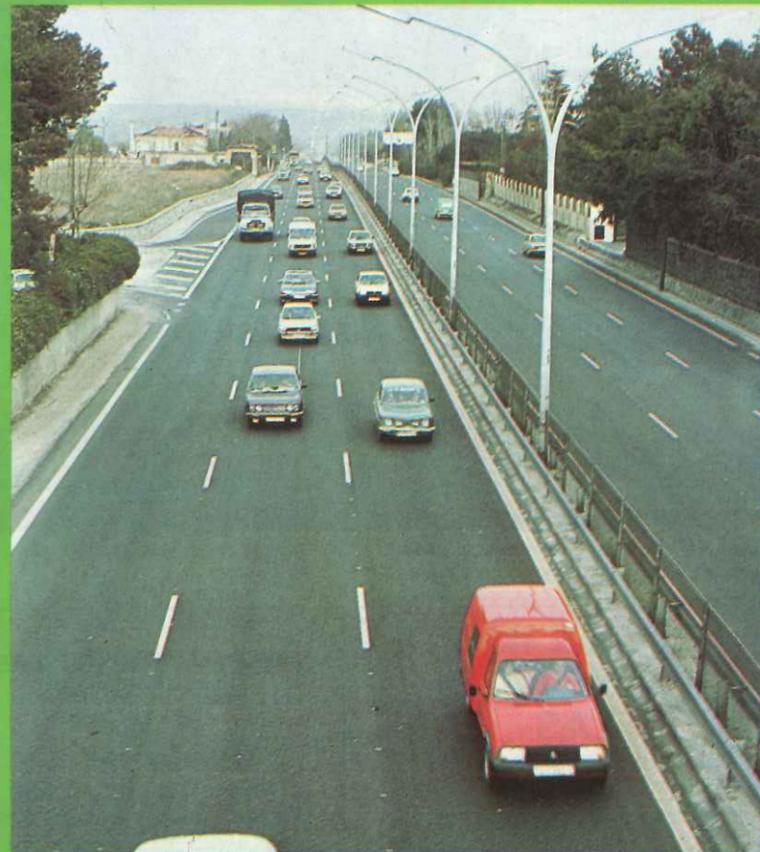
Circular a *velocidad adecuada* es hacerlo amoldando o ajustando el comportamiento a las circunstancias del tráfico y de la vía de tal forma que el movimiento del vehículo esté siempre controlado, quede siempre sometido a la voluntad de su conductor y no al contrario. Lo dice claramente nuestro Código de la Circulación en su artículo 17, al establecer que «los conductores de vehículos deben ser dueños, en todo momento, del movimiento de los mismos», y lo remacha en el artículo 94 cuando dice que «todo conductor de un automóvil deberá circular a la velocidad que le permita detenerlo en el espacio visible a su frente, ante cualquier obstáculo previsible que pudiera encontrar». Realmente, no se puede decir tanto en tan pocas líneas.

Ser dueño del movimiento del vehículo es tanto como conducir adaptando su velocidad a las circunstancias del tráfico, de la vía, de las condiciones meteorológicas o ambientales existentes y de las posibilidades del propio conductor. No hacerlo así traerá consigo un cambio de papeles, un cambio en el dominio de las situaciones: el conductor pasará de ser dueño a ser dominado, de tener el dominio sobre el vehículo a ser dominado por él.

En aplicación de ese principio general, el mismo artículo 17 impone a los conductores la obligación de moderar la marcha y, si preciso fuera, a detenerla, en donde lo ordene la autoridad competente, cuando las circunstancias del tráfico, del camino, de la visibilidad o de los propios vehículos, prudencialmente, lo impongan para evitar posibles accidentes o cualquier perjuicio o molestia a los demás usuarios, y, especialmente, en las siguientes ocasiones:

— En las aglomeraciones de cualquier clase y en los lugares de tráfico complejo, principalmente si circulan en mayor número los vehículos de marcha lenta; en los caminos con viviendas próximas a los bordes; al acercarse a animales montados, sueltos o en rebaño o vehículos de tracción animal.

— En las zonas de vías públicas que presenten cruces, estrechamientos y pasos a nivel.



David GONZALEZ

VELOCIDAD ADECUADA

— En las proximidades de curvas o cambios de rasante que limiten o impidan la visibilidad.

— En los cruces con otros vehículos efectuados por la noche.

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

— En los casos de niebla densa o copiosa lluvia y al anochecer.

— La velocidad debe reducirse a la equivalente a la del paso del hombre cuando, por exigencias de la circulación, se tenga que pasar rozando las aceras, en los mercados y en las proximidades de las escuelas a las horas de entrada y salida de los alumnos.

Por otra parte, el artículo 94 establece que «salvo en casos de inminente peligro no se reducirá bruscamente la velocidad», y en el 95 que «en los cruces señalizados de cami-

nos cuya visibilidad sea prácticamente nula, los conductores, además de observar las prevenciones del artículo 17, no deberán rebasar la velocidad de 50 km/hora».

En definitiva, en las normas contenidas en estos artículos nuestro veterano Código de la Circulación da una completa lección de prudencia a los conductores.

En todos estos casos, que no son los únicos, el conductor ha de moderar o reducir la marcha para conseguir una velocidad adecuada, que vendría a ser una *velocidad segura y prudente*. Equivaldría a aquella velocidad a la que el conductor pueda hacer realidad el principio de ser dueño en todo momento del movimiento del vehículo. Si así no fuera, el conductor sería dominado por el vehículo, éste impondría su ley y no obedecería las órdenes que el conductor le diera por medio de pies y manos. En definitiva, la velo-

cidad del vehículo prevalecería sobre la voluntad del conductor.

Si peligroso es circular a velocidad excesiva, también lo es circular a *velocidad anormalmente reducida* para lo que exigen las circunstancias del tráfico. Un conductor que, sin necesidad o justificación, circula a velocidad anormalmente reducida está provocando continuamente alteraciones en el tráfico y situaciones de peligro. En efecto, obliga a los demás a realizar continuos adelantamientos, provoca continuos frenazos y aceleraciones, ocasiona largas colas de vehículos, distorsiona el normal desarrollo del tráfico, le resta fluidez y seguridad y también cortesía. Es el caso típico de los llamados en el argot automovilístico «domingueros» que, ya tranquilos o crispados al volante, además de no arrimarse todo lo posible al borde derecho de la calzada, provocan las iras y el nerviosismo de los demás conductores. Se comportan como si la carretera hubiera sido hecha sólo para ellos, olvidándose de que es para todos y que están obligados a un uso normal y compartido de la misma. Por ello, con buen criterio, el Código de la Circulación establece que *no deberá entorpecerse la marcha de otros vehículos al mantener una velocidad anormalmente reducida sin causa justificada».*

¿Qué se entiende por *velocidad anormalmente reducida*? Se podría decir que es una velocidad inadecuada. Si el conductor ha de adecuar la velocidad a las circunstancias del tráfico, de la vía y de las condiciones meteorológicas o ambientales, la *velocidad puede ser inadecuada tanto por exceso como por defecto.*

En las autopistas se estima como velocidad anormalmente reducida la que no sea superior a 60 km/hora, razón por la que está prohibido circular por ellas a todos aquellos vehículos automóviles que no sean capaces de desarrollar en terreno llano una velocidad superior a 60 km/hora.

En autovías y en las vías para automóviles señalizadas como tales, también se considera como velocidad anormalmente reducida la que no sea superior a 60 km/hora. Sin embargo, para el resto de las vías públicas no fija el Código de la Circulación ninguna velocidad concreta, lo cual es lógico, ya que las carreteras son muy diferentes y lo que podría ser válido para unas podría no serlo para otras.

José-Antonio PEÑAS ALEJO

Mini-TEST

1 En los cruces señalizados de caminos cuya visibilidad sea prácticamente nula, los conductores no deberán rebasar la velocidad de...

- a) 60 kilómetros por hora.
- b) 50 kilómetros por hora.
- c) 40 kilómetros por hora.



2 Ante la presencia de un charco de agua en la calzada, ¿qué debe hacer?

- a) Acelerar para pasar rápidamente.
- b) Moderar la velocidad lo suficiente no sólo por razones de seguridad, sino para no salpicar a otros usuarios.
- c) No es necesario medida alguna cuando sean charcos aislados.

3 Como norma general, ¿a qué velocidad se debe circular?

- a) A la que permita la potencia del motor del vehículo.
- b) A la que permita detener el vehículo en el espacio visible al frente, ante cualquier obstáculo previsible.
- c) Siempre a la máxima permitida para cada tipo de vía.



4 ¿Qué velocidad se estima como anormalmente reducida circulando por una autopista?

- a) La que no sea superior a 60 kilómetros por hora.
- b) La que sea inferior a 120 kilómetros por hora.
- c) La que no sea superior a 80 kilómetros por hora.



5 La velocidad, ¿puede ser inadecuada tanto por exceso como por defecto?

- a) Por exceso, sí; por defecto, nunca.
- b) Sólo por defecto.
- c) Sí, tanto por exceso como por defecto puede ser inadecuada.



6 ¿Cómo definiría usted lo que es la velocidad adecuada circulando con su vehículo en diferentes circunstancias?

- a) Es aquella velocidad que se mantiene constante sin necesidad de cambiar la relación de velocidades.
- b) Es aquella que está en función de las circunstancias del tráfico, de la vía y de las condiciones meteorológicas o ambientales.
- c) Es aquella en la que el vehículo marcha en su par motor.

SOLUCION

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

HEMORRAGIA

En los dos números anteriores hablamos detenidamente de la asfixia, una de las principales causas de fallecimiento en accidentes de tráfico. La segunda de esas causas, sin que ello signifique que su importancia sea menor, es la hemorragia, en torno a la que van a versar los próximos capítulos de nuestros «Primeros Auxilios», dándole a conocer a usted cómo debe actuar en ayuda del accidentado, qué debe hacer ante una situación de pérdida de sangre.

SE denomina hemorragia al derramamiento producido por la rotura de algún vaso sanguíneo. Esta situación puede ser externa —fácilmente perceptible, por lo tanto—; interna —la sangre se derrama por el interior del organismo—, o exteriorizada a través de orificios naturales del cuerpo, como boca, nariz, oídos, etcétera. Hablaremos aquí de la primera de ellas, la externa, que a su vez puede tener tres tipos de procedencia: arterial, venosa o capilar.

La hemorragia arterial produce una salida de la sangre a borbotones, condicionada por el pulso y con un color rojo muy vivo, al tratarse de sangre muy oxigenada. Es la más peligrosa de las hemorragias externas. La venosa, por su parte, ofrece una sangre de color oscurecido y de salida continua y uniforme. En cuanto a la capilar, se distingue por diversos y diminutos puntos, cuya salida de sangre va cubriendo toda la zona afectada a modo de manto. Algunos la denominan «en sábana».

Hemos de partir de una base indudable: la vida de un adulto herido se encuentra amenazada cuando ha perdido más de un litro de sangre —el volumen de la misma en el cuerpo humano es de 4,5 a 5,5 litros—, mientras el nivel de peligro para los niños es bastante menor. En consecuencia, ante un sangrado abundante hay que actuar de forma inmediata. Hay que cortar la salida de sangre sin demora. Para ello debe recostarse al accidentado y efectuar estas cuatro operaciones:

1 Presión directa sobre la herida. De este modo se comprimirán los vasos rotos contra el tejido subyacente más duro y cesará la hemorragia. Es preferible, además, que esa presión se realice poniendo entre la herida y los dedos de quien la efectúa una gasa o compresa. Tal presión es preciso mantenerla hasta que el herido sea puesto en manos de las asistencias sanitarias, no reti-

rando nunca la gasa o compresa aunque esté muy empapada, puesto que eso significaría retirar coágulos y aumentar la hemorragia. Antes bien, hay que colocar nuevas gasas sobre la ya empapada.

2 Elevación del miembro herido. Si la hemorragia está en un miembro o en la cabeza, hay que colocarlos más elevados que el plano del corazón, de modo que se reduzca

la presión de la sangre sobre la zona afectada.

3 Presión sobre la arteria principal del miembro. Así se impedirá la corriente sanguínea, cesando la salida de la sangre al exterior. En los brazos, la arteria que se debe presionar es la humeral, debajo del relieve del bíceps; en las piernas, la femoral, en la zona media del pliegue de la ingle, que quedará aplastada contra el hueso de la pelvis.

Aplicación de un torniquete. Esta operación sólo debe efectuarse cuando las medidas antes señaladas no hayan surtido el efecto buscado. Consiste en aplicar algún objeto blando —nunca fino, cortante o duro— que rodee, ciña y comprima los vasos sanguíneos contra el hueso.

Pero sobre el modo de aplicar el torniquete, así como sobre los vendajes, daremos cumplida explicación en nuestro número de noviembre.



El comic en las señales



Aunque se están experimentando en algunos países europeos, Autopista Vasco-Aragonesa ha introducido esta modalidad de señalización en España, cuyo diseño, de enorme atractivo, rompe los sistemas tradicionales y está adecuado a circunstancias muy concretas de accidentalidad.

El dibujo, enmarcado en un mural de 5,25 x 2,80, advierte de un peligro posible, observado como principal causa de accidentes en algunos lugares determinados.

Así, en el tramo de autopista A-68 que recorre La Rioja (p.k. 78 al 201), se han producido, desde primeros de año hasta julio inclusive, 34 accidentes, con un saldo de 11 muertos y 52 heridos. Las causas de los mismos fueron: dos por alcance (distracción), 20 por somnolencia, 9 por velocidad inadecuada, uno debido al hielo y dos por reventón de rueda. Por ello, se han instalado «señales contra el sueño» y áreas adecuadas para descansar, en los puntos kilométricos 119,9 (dirección Zaragoza), 190,6 (dirección Bilbao), 192,6 (dirección Zaragoza) y 234,4 en tierras navarras, con dirección Zaragoza.



Burro atropella a ciclomotor y se da a la fuga

«Platero» trotaba alegre por la acera de la madrileña Cuesta del Sagrado Corazón en una espléndida mañana dominguera. Al solitario animal se le olvidó mirar a la izquierda cuando cruzó el carril de acceso a la M-30 y... ¡plaf!, se llevó por delante a los dos ocupantes de un ciclomotor. Los jóvenes, chico y chica, después del primer susto, se partían de risa.

El borriquillo, por si las moscas le reclamaban daños y perjuicios, rebuznó y emprendió veloz carrera por el puente. Al aproximarse a Arturo Soria, cruzó la calzada sorteando a los automovilistas y se «aparcó» en una vivienda de gitanos.

Aunque fuimos testigos de los hechos, ignoramos si el dueño del animal le reprendió la travesura o si los jóvenes tomaron la matrícula de este contumaz infractor. Igualmente se desconoce si el noble bruto denunció la circunstancia de que en el ciclomotor viajaran dos personas.

En el puerto de Altube (Vizcaya) han sido instaladas dos señales que advierten, mediante la simbología del cómic, de la posibilidad de colisiones por alcance. Se trata de una cuesta pronunciada en la que los camiones cargados circulan muy lentamente. Los turismos rápidos para quienes el desnivel es inapreciable, corren el riesgo de empotrarse en la trasera del camión.

TORO: NUEVO PUENTE

El tantas veces soñado puente de Toro parece que va a ser una realidad a corto plazo. Los agricultores de la vega por la que pasa el Duero han manifestado en distintas ocasiones la necesidad de la construcción de un puente en el término municipal.

Esta reivindicación, que data de la década de los 70, va a ser una realidad ya que técnicos de la Dirección General de Obras Públicas y Urbanismo de la Junta de Castilla y León van a iniciar inmediatamente la redacción de un proyecto que contempla la construcción de un nuevo puente sobre el Duero, en Toro y en un paraje conocido como la «C». Se especula con la posibilidad de que antes de que finalice 1985 puedan estar adjudicadas las obras y construido dicho puente para ser utilizado por el paso de vehículos en la campaña remolachera 1986-1987.

CARNE DE CAÑON

Profesión, camionero. Su pasión, la velocidad. Comenzó por destrozarse un potente BMW y, como no se aprendiera la lección, continuó con su «hobby» rompiendo la barrera del peaje de la autopista A-68, en la salida a la riojana localidad de Agoncillo. Burló con maestría a la muerte, pero dos meses después volvió a reincidir en el mismo vicio y en el mismo lugar. Como todos los días, recorrió los 40 kilómetros del itinerario con su camión cargado de frutas y, en esta ocasión, no vivió para contar. Una barra del peaje le segó la yugular.

UNIDAD MOVIL DE ITV

A primeros de agosto entró en servicio en Salamanca una unidad móvil de Inspección Técnica de Vehículos (ITV), con la que la Consejería de Industria, Energía y Trabajo de la Junta de Castilla y León pretende paliar las necesidades que, en cuanto al reconocimiento de vehículos, tienen algunas provincias de la región.

En Salamanca, hasta la creación de esta unidad móvil, existía una sola unidad fija que, según datos dados a conocer por «La gaceta regional», revisaba al año una media de 13.000 coches comerciales, de transporte de mercancías y de pasajeros.

La unidad móvil se encuentra situada en el Polígono Industrial del Barrio de San José y con ella se pretende dar una mayor agilidad a las revisiones, en tanto se realiza una segunda línea en la Estación de Reconocimiento de Vehículos. En un futuro próximo funcionará también en las localidades de Béjar

y Ciudad Rodrigo, dos días al mes en cada una de ellas, con lo que se evitará el traslado de un importante número de vehículos hasta la capital charra.



ANDALUCIA, AL DOBLE

El Gobierno Autónomo andaluz invertirá más de 100 millones de pesetas durante los próximos doce meses, duplicando las estaciones de inspección de vehículos —transferidas desde 1981—, para absorber la previsible demanda que se derivará tanto del incremento del parque automovilístico como de los planes del Ministerio de Industria y de la Dirección General de Tráfico de declarar obligatoria la inspección de los coches particulares de cierta antigüedad.

EL «GRACIAS, SEÑOR», POR OTRO PREMIO

El spot «Gracias, señor», de la Dirección General de Tráfico, que recientemente recibió un diploma en el Festival Internacional de Cine Institucional celebrado en Finlandia y un premio de la cadena de emisoras Antena 3, está seleccionado entre los candidatos para los premios AMPE, el galardón publicitario por excelencia en nuestro país. Suerte.

TRIQUEÑUELAS PROPAGANDISTICAS

Sucedió en Granada, después de que el jefe provincial de Tráfico de esa provincia convocara una rueda de prensa para explicar algunos puntos oscuros relativos al conflicto de autoescuelas. Todos los medios informativos se hicieron eco de estas aclaraciones salvo «Ideal», que incidió en otros aspectos y pasó aquél por alto.

La Jefatura de Tráfico envió una nota de prensa al mencionado diario recalcando lo relativo a autoescuelas y, en ese sentido, el diario granadino elaboró su información. Para contestar a la misma, la Asociación Provincial de Autoescuelas de Granada, por medio de su presidente, envió al mismo periódico una carta, reproducida a toda página, previo pago de la misma en concepto de publicidad.

Hasta aquí nada que objetar. La «trampilla» vino después, cuando el presidente de la Asociación de Autoescuelas de Granada distribuyó el recorte fotocopiado del periódico entre sus afiliados suprimiendo con mucho cuidado el rótulo «publicidad».

El presidente de la Asociación Provincial de Autoescuelas responde al director general de Tráfico

(Small text, likely a reproduction of a letter or article, partially obscured and difficult to read.)

LA GRUA «MARCO» A JULIO ALBERTO



El Porsche blanco del jugador barcelonista Julio Alberto, estacionado en una parada de autobuses de la avenida del Paralelo, era como una tentación para aquellos trabajadores de la grúa que acertaron a pasar por allí, por casualidad. Y ni cortos ni perezosos cumplieron con su deber.

El lateral blaugrana se personó en el depósito de coches con bastante mal humor, como correspondiente a las circunstancias, y pagó religiosamente 4.000 pesetas del alma. Y es que la grúa no entiende de colores...

EL MUNICIPIO MAS SEGURO DE EUROPA

El pasado 3 de octubre tuvo lugar, en el Ayuntamiento de Fuengirola, la entrega de premios de la fase nacional del Concurso Intermunicipal Europeo de Seguridad Vial «El municipio más seguro» que, a iniciativa del Consejo de Municipios y Regiones de Europa y la Prévention Routière Internationale, tiene por objeto el reconocimiento de las realizaciones y proyectos llevados a cabo por los ayuntamientos para aunar la calidad de vida y la seguridad vial.

Los municipios premiados serán candidatos en las distintas categorías (según el número de habitantes), para representar a España en la fase internacional, que cuenta con el alto patrocinio de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes y del Consejo de Europa.

Municipios premiados, según categorías:

Categoría I. Primer premio: Villaescusa de Haro (Cuenca). Accésit: Agramunt (Lérida). Accésit: Huete (Cuenca).

Categoría II. Primer premio: Santa Brigida (Gran Canaria). Accésit: Alhama de Murcia. Accésit: Corvera de Asturias. Accésit: Huéscar (Granada).

Categoría III. Primer premio: Fuengirola (Málaga). Accésit: Alcalá la Real (Jaén). Accésit: San Fernando de Henares (Madrid). Accésit: Villarrobledo (Albacete).

Categoría IV. Primer premio: Puertollano (Ciudad Real). Accésit: Langreo (Asturias). Mención especial: Melilla.

Categoría V. Primer premio: Vitoria. Accésit: Alcalá de Henares (Madrid). Mención especial: Gijón (Asturias).

Categoría VI. Primer premio: Madrid. Mención especial: Valencia.

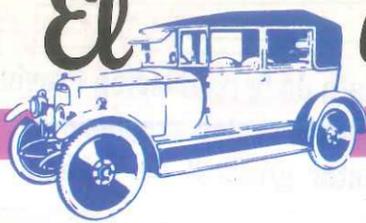
EL PEATON EN GALICIA

La Dirección General de Tráfico celebrará en Santiago de Compostela, durante los días 23, 24 y 25 de octubre, las Primeras Jornadas Gallegas sobre Seguridad Vial de Peatones, con el fin de iniciar el camino en el análisis de aquellos factores que inciden en el alto grado de accidentalidad peatonal en Galicia y esbozar soluciones.

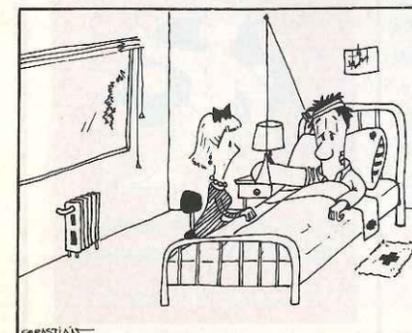
La frecuencia de muertes que afectan al caminante gallego, bien por comportamientos inadecuados, por deficiencias de la estructura viaria, etcétera, serán abordados en las siguientes ponencias: «El medio físico gallego y su red viaria», «Caminar en Galicia», «Infraestructura viaria en el medio rural», «Infraestructura viaria en el medio urbano», «Urbanismo gallego y seguridad peatonal», «Tarde, noche y peatón», «La seguridad peatonal desde la Dirección General de Tráfico».



El chalado y su cacharro



JUERGA ACCIDENTADA DE EX ALUMNOS



EN medio de una náusea agria y un fuerte olor a botica, Pepe Asecas despertó del profundo sopor. Había gente vestida de blanco a su alrededor muy afanada en hurgar en su cuerpo.

—¡Dios mío, me están operando!— Y se volvió a dormir de puro miedo.

Aquella carta, que varios meses atrás recibieron los antiguos alumnos del Colegio Los Doce Apóstoles convocándoles, después de veinte años, la primera reunión anual de ex alumnos, pudo ser, en principio, una estúpida idea. Pero después de ver cómo se desarrollaron los acontecimientos, alguien sentenciaría que fue una locura: casi un centenar de adultos sometidos por la presión del alcohol y del ambiente a un retroceso en el tiempo

no has cambiado nada, vaya barrigón! Y tú, ¡no te queda un pelo de tonto!

Comenzó el festín tras unas palabras de los organizadores que apostaron por institucionalizar aquellas reuniones anuales hasta la muerte. El restaurante se convirtió durante varias horas en una especie de comedor de colegio sin vigilantes. Los camareros que sirvieron la cena tuvieron grandes dificultades para guardar el equilibrio de las bandejas en medio de una batalla campal de migas de pan y zancadillas. El ágape, regado con abundante vino, terminó en bronca con el encargado y decidieron continuar la juerga en una sala de espectáculos.

Se apelotonaron como pudieron en varios coches y se lanzaron a la carretera cantando aquello de: «Qué buenas son las hermanas ursulinas que nos llevan de excursión». Entre toques de claxon y ráfagas de luces comenzaron una competición suicida para no ser los últimos en llegar.

—¡El último paga la ronda!

Pepe Asecas despertó de nuevo. Sintió un alivio momentáneo al comprobar que ya no estaba en el quirófano. Su mujer y varios ex alumnos de Los Doce Apóstoles le acompañaban. Preguntó por sus compañeros. Durmiendo, le contestaron solemnemente, como quien da el pésame.

—Habrás tres menos para el próximo año —murmuró lacónicamente y se puso a llorar como una Magdalena.

—Que no, Pepe, que no están durmiendo el sueño de los justos, que están durmiendo la borrachera. No tienen ni un rasguño.

—Uuff... —y Pepe vomitó por penúltima vez sus excesos.

—Pero has destrozado nuestro coche. ¡Adán, que eres un Adán! —le reprochó su mujer mientras le sostenía la cabeza.

Nacho DE LA RIOJA

para emular las bromas y hazañas de unos colegiales con pocos complejos.

Pepe Asecas llegó temprano al lugar de la cita y pidió un vermut en la barra. Varios hombres, solitarios, tomaban sendas consumiciones a su lado. Se vigilaban por el rabillo del ojo. Cuando aquel nuevo cliente se acercó mostrando una asombrosa delgadez lineal, unos desabrochados orejones y el pelo ralo y azafranado, los concurrentes exclamaron al unísono: ¡El Avión! Se rompió el hielo y comenzaron los redescubrimientos, mientras iban llegando nuevos colegiales con apariencia de hombres.

—¡Pero si eres Roldán!

—¡Bartolomé! ¡Pero qué viejo estás, terminó por crecerte el bigote! ¿Te has casado? ¡Pero si



CEE y vehículos para autoescuelas

REAL DECRETO POR EL QUE SE DEJA EN SUSPENSO EL APARTADO II DEL ARTICULO 264 DE 28/8/85 DEL CODIGO DE LA CIRCULACION Y SE PRORROGA LA DISPOSICION TRANSITORIA SEXTA DEL VIGENTE REGLAMENTO REGULADOR DE LAS ESCUELAS PARTICULARES DE CONDUCTORES. DICE TEXTUALMENTE:



«La próxima integración de España en las Comunidades Europeas y el conocimiento de que en las mismas se encuentra en estudio una directiva que regula las cuestiones relacionadas con la homologación de la enseñanza de la conducción, edades mínimas para la obtención de los correspondientes permisos y requisitos para la expedición de los mismos, aconsejan, de una parte, no implantar en este momento algunas novedades, previstas en la normativa vigente española, que pueden introducir distorsiones respecto a las futuras disposiciones comunitarias y, de otra, no obligar a las escuelas que se encuentran amparadas por la disposición transitoria sexta del vigente Reglamento Regulador de las Escuelas Particulares de Conductores, a realizar el gasto que supone la renovación de la flota de vehículos, sin tener la seguridad de que aquellos cuya adquisición sería precisa reúnen las características de los que hayan de sustituirlos, con arreglo a los criterios de las Comunidades Europeas al respecto.»

«En su virtud, a propuesta del ministro del Interior y previa deliberación del Consejo de Ministros,

DISPONGO:

Artículo 1.º. Queda en suspenso lo dispuesto en el apartado II del artículo 264 del vigente Código de la Circulación, en la redacción dada por el Real Decreto 3463/1983, de 28 de septiembre.

Consecuentemente con lo dispuesto en el párrafo anterior, se declara en suspenso, asimismo, la Orden Ministerial de 14 de marzo de 1985 que desarrolla el precepto a que dicho párrafo se refiere.

Artículo 2.º. El plazo de un año concedido en la disposición transitoria sexta del vigente Reglamento Regulador de las Escuelas Particulares de Conductores, durante el cual continuaban en vigor las autorizaciones concedidas al amparo de la normativa anterior para vehículos adscritos en una escuela de conductores siempre que no causaran baja en la misma, se entenderá prorrogado hasta el momento en que puedan definirse sus características de acuerdo con las normas emanadas de las Comunidades Europeas.

Disposición final: La presente disposición entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.»

Miguel Muñoz, un seleccionador con estrella

"En México no habrá favoritos"



Miguel Muñoz nació para el fútbol. Es más: si apuramos, nació para seleccionador nacional. Hay quien habla de una estrella que lo ilumina. Otros dicen que sabe más del balompié que quien lo inventó. Quizá por un poco de ambas cosas, la Selección española ha alcanzado éxitos por los que nadie habría apostado, tras el nefasto Mundial de España. Se maneja bien como relaciones públicas. Tiene el sarcasmo necesario para lidiar lo que se le viene encima y el pasotismo de quien está ya de vuelta. Muñoz es siempre noticia, aunque en una ocasión no fueron los goles, sino un desgraciado accidente de tráfico lo que le llevó a las portadas de los periódicos.



Argentina, España y, ahora, México. Kubala, Santamaría y, ahora, Miguel Muñoz. Los últimos tres Mundiales de Fútbol consecutivos, con la presencia de la Selección Española. Tres sistemas diferentes también. De los dos primeros es preferible no copiar nada. Miguel Muñoz supo llevarnos hasta el tercero, tras una angustiosa fase clasificatoria.

—Lo hemos pasado muy mal. Siempre andamos con el agua al cuello, pero en el último momento sabemos responder, que es lo importante. Ahora, con más tiempo para planificar, vamos a por una fase final que se presenta muy complicada.

—No es bueno vivir de las rentas, pero España cruzará el charco con la vitola de subcampeón de Europa.

Un aval que se ganó a pulso y para algo tendrá que servir...

—Bien sufrido que está ese título. Ya la clasificación, con aquella goleada a Malta, fue de infarto. No nos podemos dormir o en México nos pillarán el toro. Allí no existen favoritos. Nadie puede acudir mirando por encima del hombro al rival.

—Desde aquellos doce goles a los de la isla mediterránea, todo ha marchado sobre ruedas para la Selección. En el Europeo de Francia, un gol en el último minuto nos ponía en semifinales y un penalty de desempate nos colocaba en la final. En la fase clasificatoria para el Mundial, los resultados se desencadenaron de manera óptima para que bastara la victoria ante Islandia.

—¿Tiene Muñoz una varita mágica?

—La tendré yo o los jugadores. Lo cierto es que en fútbol, como en cualquier actividad, es imprescindible algo de suerte. Cada uno debe poner de su parte para estar en disposición de aprovecharla.

Al borde del infarto

El seleccionador nos respondía desde un improvisado banquillo: la silla de su despacho. Una mesa re-

Muñoz y le asesoran en su tarea. Hoy, aquí; mañana, allá.

—¿Está Muñoz cansado de hacer las maletas?

—Cuando te gusta lo que haces, nunca te sentirás cansado. Disfruto viendo los partidos y no pienso en las distancias. Además, los viajes profesionales los hago en avión, por lo que no me fatigo. El automóvil o el tren son preferibles para las distancias cortas, cuando puedes ir relajado porque no hay prisa en llegar.

—Quiso el destino que en una de esas oportunidades en las que eligió



pleta de papeles nos hace sospechar que la fortuna va acompañada de un intenso trabajo.

—El puesto de seleccionador es muy sacrificado. No todo es ir al fútbol a ver quién pega mejor las patadas. Somos un equipo que trabajamos a diario recabando informes, unificando criterios y atando todos los cabos para que la pelota quiera entrar el día del partido. Luego te sientas en el banco y sufres lo que nadie sabe. Ahí está la terrible desgracia del que era buen amigo mío, Jock Stein, preparador de Escocia. Estás al borde del infarto permanente.

Vicente Miera, Mariano Moreno, Jesús Pereda y Luis Suárez son los técnicos cualificados que rodean a

el coche sufriera un aparatoso accidente...

—A veces me acuerdo, pero no es una pesadilla. No tengo miedo a recordarlo. Lo tengo muy superado.

Aquel día de julio del ochenta y tres, en el kilómetro trescientos camino de Andalucía, ganó un partido vital.

—La impresión fue tremenda. Parecía que el camión emergía de la nada. Me agarré con fuerza al volante y los dos intentamos rectificar. El impacto fue violentísimo. Supongo que el cinturón de seguridad y la resistente carrocería de mi vehículo me salvaron de algo más grave.

—¿Qué se siente dos segundos después?

—Quedé aturrido, pero conscien-

te. Me dolía mucho de cadera hacia abajo y tenía las piernas atrapadas. Con todo, no perdí la calma. De inmediato apareció un sanitario conduciendo una ambulancia. Venía detrás, a pocos metros. Parecía que todo estuviera preparado. Aquello me tranquilizó, porque comprobé que había salvado el pellejo.

Un terrible despiste

—¿Cuál es la versión exacta de lo que ocurrió?

—Se han contado muchas falsas. Yo no iba adelantando a nadie, ni me quedé dormido, ni gaitas parecidas. Tuve un terrible despiste, metiéndome en el carril contrario, en un tramo con carril para vehículos lentos. No cometí ningún tipo de imprudencia temeraria. Llevaba una velocidad de unos cien kilómetros por hora y eran las dos de la tarde. Unas condiciones de viaje normales.

—¿Estaba predestinado?

—Es curioso, pero siempre comentaba con mis amistades que la carretera me parecía muy peligrosa. Que, de ganarme la vida en ella, elegiría el mejor coche, aunque no me quedara para comer. La casualidad me eligió para comprobarlo.

Superadas las lesiones físicas, el carácter de Miguel se ocupó del resto.

—En ningún momento, instantes después del accidente, perdí el buen humor. No me ha quedado ningún recelo hacia el coche. Ni traumas, ni supersticiones. Pasado un año volví a conducir y ni siquiera reparé en lo que estaba haciendo. No me importaría volver por el lugar del accidente. Además, dejé en Linares muchos amigos.

La popularidad es también para los malos momentos y la convalecencia estuvo salpicada de anécdotas.

—La llamada más inesperada fue de la Casa Real, interesándose por mi estado. El Rey tuvo un accidente por aquellas fechas y sufrió una lesión de cadera similar a la mía. Pura coincidencia.

Repara Miguel Muñoz un instante para hacer una confesión sincera.

—Desde entonces, las noticias sobre accidentes de circulación las siento con más intensidad.

Miguel Muñoz es optimista y siempre mira hacia adelante. El Mundial de México es el próximo compromiso y un reto trascendental por lo que puede representar para el deporte español. Desde el banquillo, con el corazón en un puño, estará al mando de la Selección.

Pedro Pablo SAN MARTIN
Fotos: RUBIO



José Luis L. Aranguren

ETICA DEL TRAFICO

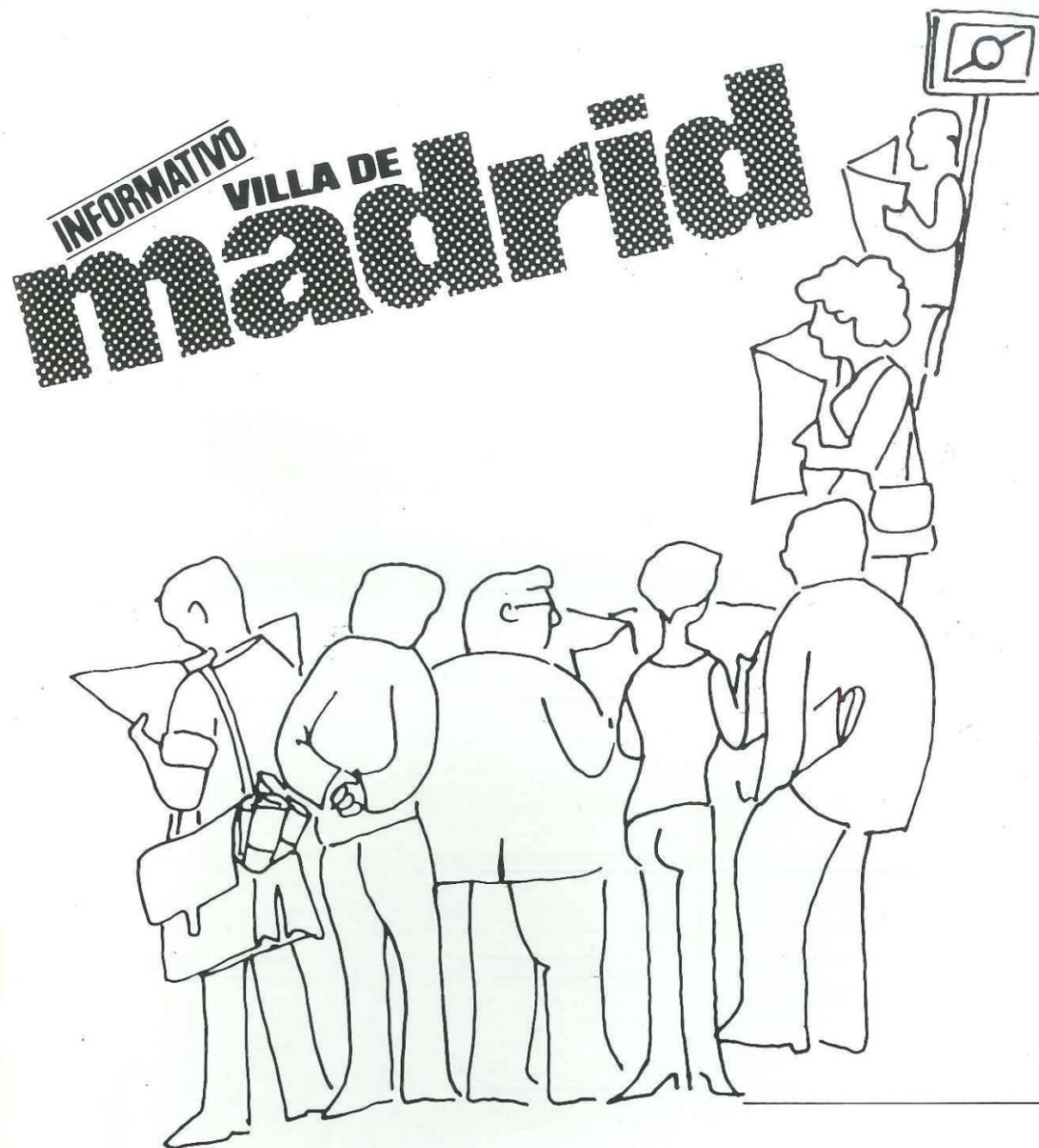
LA ordenación del tráfico, exigencia de la ciudad y de la vida modernas, no es, en principio, materia ética, sino de las Ordenanzas municipales, nacionales o internacionales. Es moralmente indiferente que la circulación se haga por la derecha o por la izquierda, como en Inglaterra —y, aunque pocos y viejos podemos recordarlo ya, como en Madrid también, no en España sino sólo en Madrid, hasta hace algo más, creo, de cincuenta y cinco años. Pero hay que decidir si por la derecha o por la izquierda e imponer la norma. Norma de ordenación, es decir, de orden. Aun cuando Goethe dijera que prefería la injusticia al desorden, y la derecha política suscriba tal preferencia, el objeto de la ética es la justicia y únicamente en tanto que justo, el orden. Desde el punto de vista ético son irrelevantes unas u otras ordenanzas de la circulación. Pero no lo es el atropellar con el coche al peatón, producir un choque de vehículos, tampoco, por leve que parezca la falta, el entorpecer o dificultar la circulación.

Ahora bien, por más que la persona moral extreme sus precauciones y ejercite, hasta el extremo, su prudencia, es imposible, sin una establecida ordenación del tráfico, evitar todo accidente. Deben pues internalizarse esas normas del tráfico, convirtiéndolas así, subjetivamente, en normas morales.

Pensemos en la cantidad de accidentes mortales que se producen cada fin de semana, no digamos en los «puentes» entre fiestas, o a comienzos y finales de períodos de vacaciones. Es bochornoso que eso ocurra y aunque las causas sean varias y urja mejorar el trazado y el suelo de las carreteras, los cruces y su señalización, etc., creo que se impone una limitación drástica y efectiva de la velocidad máxima. En los Estados Unidos se circula, obligatoriamente, por la mejor autopista, más despacio de lo que hacen aquí no pocos automovilistas por la peor de las carreteras. Sí, me doy cuenta de la obvia objeción: ¿quién iba a

comprar entonces, y para qué comprar esos nuevos modelos, cada vez más rápidos, de automóviles? Y no es éste, ciertamente, uno de los menores males de la actual sociedad de consumo.

Hoy se vive todavía la utopía —en mi opinión «distopía»— de un automóvil para cada ciudadano y este automóvil circulando casi sin parar, y cuando no, estacionado en las calles de la ciudad. Por eso mismo algunos, muchos ya, empezamos a añorar una ciudad sin coches y, puesto que eso no parece posible, convertimos las calles más acogedoras, vivideras y céntricas en exclusivamente peatonales. El jogging, siempre que no se abuse de él, y la bicicleta son sanos ejercicios, pero el paseo a pie, además del más sano para todos, es el modo mejor de circulación. Recordé antes la antigua circulación madrileña por la izquierda. Menos lejano es mi recuerdo del establecimiento de los pasos de peatones y de las señales luminosas en las calles. Entonces los guardias de la circulación multaban, o intentaban multar, a los peatones que cruzaban por donde no se debía, o cuando no se debía. Eran multas, llamémoslas así, «pedagógicas», destinadas mucho más a ir «educando» al transeúnte para un no lejano porvenir, que a evitar los, por entonces, todavía improbables accidentes. Hoy el torrente circulatorio mismo ha sustituido a aquellas multas como modo de disuasión. De tarde en tarde vemos que algún amigo que nos acompaña —y que, por lo general, ha vivido tiempo en Alemania— espera escrupulosamente la luz verde para los peatones, antes de cruzar la calle, aunque no se vea, ni en lejanía, que venga ningún coche. Esto es ya deontología de disciplina cuasimilitar, que no está mal, pero que resulta demasiado rígida para la mayoría de nuestros compatriotas. Más exhortar a que se respeten las normas del tráfico, en tanto que parte de la moral de la convivencia, es un deber que yo cumplo gratamente aquí.



EL PERIODICO DE LOS QUE VIVEN EN MADRID

INFORMATIVO QUINCENAL EDITADO POR EL AYUNTAMIENTO DE MADRID

El desafío de los nuevos PEGASO

TECNO

La tecnología europea que no paga aranceles.

Los nuevos Pegaso Tecno incorporan lo último de la tecnología europea:

- Motor Intercooling. 340 c.v. La máxima potencia dentro de su categoría. Y con un consumo mínimo.
- Nueva cabina sobredimensionada.
- Diseño aerodinámico y espacioso. La comodidad con todo detalle.
- Ballestas parabólicas. La mejor suspensión. Aumenta el confort del conductor, la duración y la fiabilidad. Disminuye el peso del vehículo.
- Cajas de cambio ZF. 16 velocidades. Toda la precisión de la tecnología alemana, fabricada por Pegaso.
- Nuevo proceso de fabricación de cabinas. Sistema de cataforesis. Protección total de la cabina contra la corrosión, por un período mínimo de 6 años.
- Red de Servicio Pegaso. Más puntos a su favor. Más de 280 en España y 100 en el extranjero.



Gente que sabe lo que hace.

DATOS COMPARATIVOS DE POTENCIA Y DIMENSIONES DE CABINA
TRACTORA PEGASO 1234 T Y COMPETENCIA

| CARACTERÍSTICAS | PEGASO 1234 T | MERCEDES 1933S | IVECO 190.33 TURBO SIAR | VOLVO F12 | VOLVO F12 | DAF FT3305DKX | MAN 19321FL1 | MAN 19361FL1 | SCANIA R112 AAC | RENAULT DR 320T |
|---|--------------------------------|------------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| MOTOR | INTER-COOLING | TURBO | INTER-COOLING | TURBO | INTER-COOLING | INTER-COOLING | INTER-COOLING | INTER-COOLING | INTER-COOLING | INTER-COOLING |
| ALIMENTACION | INTER-COOLING | TURBO | INTER-COOLING | TURBO | INTER-COOLING | INTER-COOLING | INTER-COOLING | INTER-COOLING | INTER-COOLING | INTER-COOLING |
| CILINDRADA | 11.946 cm ³ | 14.620 cm ³ | 13.798 cm ³ | 12.000 cm ³ | 12.000 cm ³ | 11.600 cm ³ | 11.413 cm ³ | 11.967 cm ³ | 11.000 cm ³ | 11.946 cm ³ |
| POTENCIA (DIN 70020 - ISO 1585) | 347,5 CV (DIN) 340 CV (ISO) | 330 CV (DIN) | 330 CV (DIN) | 329 CV (ISO) | 385 CV (ISO) | 330 CV (DIN) | 320 CV (DIN) | 360 CV (DIN) | 333 CV (DIN) | 320 CV (DIN) |
| PAR MOTOR (DIN 70020 - ISO 1585) | 140 mkg (DIN) 137 mkg (ISO) | 143 mkg (DIN) | 173 mkg (DIN) | 133 mkg (ISO) | 163 mkg (ISO) | 132,5 mkg (DIN) | 137 mkg (DIN) | 153 mkg (DIN) | 142 mkg (DIN) | 138 mkg (DIN) |
| CABINA | | | | | | | | | | |
| LONGITUD TOTAL | 2.166 | 2.140 | 2.140 | 2.045 | 2.045 | 2.050 | 2.070 | 2.070 | 2.200 | 2.069 |
| ALTURA INTERIOR (MEDIDA SOBRE ZONA CONDUCTOR) | 1.550 | 1.540 | 1.680 | 1.580 | 1.580 | 1.500 | 1.600 | 1.600 | 1.490 | 1.510 |

