

# Tráfico

AÑO II - NUMERO 9

MARZO 86



Europa 86

## PRIORIDAD A LA SEGURIDAD

*Análisis al circuito  
de Jerez*  
**RUGE**  
**EL GRAN CIRCO**

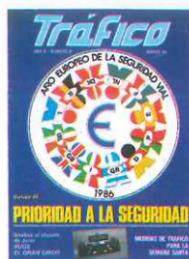


**MEDIDAS DE TRAFICO  
PARA LA  
SEMANA SANTA**



# Sumario

AÑO II  
NUMERO 9  
MARZO  
1986



<b>CRITIQUE, SUGIERA, CENSURE</b> .....	3
<b>PASO DE CEBRA: ALLEGRO MA NON TROPO.</b> .....	6
<b>EDITORIAL</b> .....	7
<b>1986, AÑO EUROPEO DE LA SEGURIDAD VIAL.</b> .....	8
<b>VACACIONES DE SEMANA SANTA</b> .....	16



<b>TRAFICO DEL MOTOR</b>	
<b>Fórmula 1: Llega el Gran Circo</b> .....	21
<b>Circuito de Jerez</b> .....	25
<b>Viejas glorias</b> .....	27
<b>Así ven el Volkswagen Passat CL 1.8</b> .....	28
<b>El parque automovilístico, al día</b> ....	30



<b>KILOMETRO A KILOMETRO: ANALISIS AL ITINERARIO ALTERNATIVO A LA N-VI: ADANERO-BENAVENTE</b> .....	31
<b>CONducir MEJOR</b> .....	40
<b>AVANCE DE DATOS DE LA ENCUESTA «¿QUE PIENSA USTED DEL TRAFICO?»</b> .....	42
<b>DE NORTE A SUR</b> .....	44
<b>PRIMEROS AUXILIOS</b> .....	46
<b>EL CHALADO Y SU CACHARRO</b> .....	47
<b>VIP's SOBRE RUEDAS: CONCHA VELASCO</b> ....	48
<b>DESDE LA CUNETA: CARMEN CONDE</b> .....	50

Director: Jesús Soria.  
Redactor jefe: Adrián Guerra.

**Confección:** José Bélamo. **Redactores:** José Ignacio Rodríguez, Pedro Aragón, Francisco Heras, Nono Hidalgo (Andalucía). **Fotografía:** Miguel Garrote, José Rubio. **Colaboradores:** Gigi Corbetta, Javier Coromina, José Antonio García Prieto, Charo Laiz, Angel Marco, Alejandro Molins, Luis Nunes, Jorge Parrondo, Ramón, Carmela Rebolledo (test), Pedro Pablo San Martín, Sebastián, Antonio Zanini. **Colaboración especial:** Carmen Conde. **Redacción:** C/ Josefa Valcárcel, 28 (2.ª planta). 28027 Madrid. Teléfono directo: 742 83 53. Centralita: 742 31 12 (ext. 228, 243 y 285). Télex: 44510 DIREE. **Consejo Editorial:** José María Altozano, José Benavides, Eduardo Berzosa, Carlos Corbacho, Joaquín Díaz Pardo, Juan Galbis, Adrián Guerra, Isabel Herrarte, Juan José Jauralde, José Luis Martín Palacín, Juan Luis Mayoral, Miguel Muñoz Medina, Carlos Muñoz Repiso, Caly Pedruelo, Carmen Pérez Palmero, Estrella Rivera, Jaime de la Serna y Jesús Soria. **Impime:** ALTAMIRA. Ctra. Barcelona, km. 11,200. 28022 Madrid. **Depósito legal:** M-25.988-1985. **N.I.P.O.:** 130-86-001-1. **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...**

## EXAMEN PARA LOS CICLOMOTORISTAS

Les escribo para hablarles del nulo respeto al Código de la Circulación de que hacen gala los que conducen ciclomotores por nuestras ciudades.

¿Cómo es posible que para obtener su permiso de conducción no les sea necesario un examen previo, cuando todos los demás conductores lo debemos pasar?

Estamos hartos de que en plena ciudad, e incluso en tramos interurbanos, nos adelanten por la derecha estos vehículos. ¿Por qué ese privilegio? ¿No se ha dado cuenta la DGT del peligro existente? ¿Por qué no lo remedia?

¿Por qué ante la parada en un semáforo, si un ciclomotor llega el último se tiene que colar por todos los resquicios posibles, pulverizándonos a golpes las puertas del coche? Yo, por ejemplo, ya llevo tres...

Además, hacen un mínimo uso de las señalizaciones de desviación. Se cruzan de repente para ir a la izquierda sin el más mínimo cuidado y, por supuesto, sin señalar la maniobra. Y como estas cosas, miles.

No pido sanciones ni medidas drásticas, sino algo fundamental: que pasen un examen para la obtención del permiso. **Gerardo Sánchez de la Riva (Santander).**

**Respuesta:** Como publicamos en nuestro último número, del mes de febrero, la DGT ya está trabajando en una nueva reglamentación para los ciclomotores y ciclomotoristas. Le rogamos, pues, consultar el referido número de nuestra revista y le agradeceremos su carta.



## DUDAS DE UN JOVEN CONDUCTOR

Tengo diecinueve años y uno de experiencia como conductor, en el que me han surgido dudas, que paso a consultarles:

a) En mi Manual de Circulación no se indica el que, en ausencia de señales en un cruce, la carretera de categoría superior tenga preferencia. Entonces, ¿cómo distinguir en un pueblo desconocido un cruce con una simple calle de otro con una carretera comarcal, sin señalar, de los que tantos ejemplos conozco?

b) Cuando en sentido contrario existe un carril para vehículos lentos, por el que va una fila de coches, ¿no es temerario adelantar por el carril normal, aunque esté libre, por si alguno de aquéllos se decidiera a adelantar?

c) Como ciclista que soy, denuncio la baja calidad de los arceles, incluso en buenisimas carreteras recién asfaltadas. ¿Cómo denunciar, en este caso, a los que adelantan en sentido contrario a nuestro paso y casi rozándonos? **José Miguel González. (Puzol, Valencia).**

**Respuesta:** La preferencia de paso no está en función de que una carretera sea más o menos importante que otra. En intersecciones sin señalizar, rige la norma general de preferencia de paso por la derecha, según se establece en el artículo 25, c).

Si usted desea adelantar en un tramo de carretera en el que existe un carril para vehículos lentos en sentido contrario, además del carril normal, el adelantamiento, si este carril está libre, es correcto, siempre y cuando tenga en cuenta todas las normas que se establecen para los adelantamientos y extreme la precaución por las propias características de la vía.

El cauce para realizar una denuncia es poniéndolo en conocimiento de la autoridad correspondiente. Por tanto, si cuando con usted se cruza otro vehículo, éste no deja la separación mínima de un metro entre las partes más salientes de ambos vehículos, puede dar cuenta por escrito, haciendo constar desde luego la matrícula del vehículo y cuantos datos considere necesarios.

## LA POLICIA MUNICIPAL, CAPACITADA

Como presidente del Secretariado Permanente de Jefes de Policía Municipal, me considero autorizado para discrepar públicamente de lo manifestado por don Antonio Rigual, en carta publicada en esa revista en el mes de diciembre, puesto que no creo que nadie medianamente objetivo pueda apoyar hoy la afirmación vertida por el citado ciudadano, en el sentido de considerar como escasa la preparación de los agentes de los Cuerpos de Policía Municipal. Sin buscar comparaciones odiosas, debemos manifestar que, en general, hoy están perfectamente capacitados para desarrollar cualquiera de los cometidos encomendados a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, de las que forman parte, y de forma especial las relativas al tráfico urbano, de las que son verdaderos especialistas. **Juan Feliú Amengual (Jefe de Policía Municipal. Palma de Mallorca).**

## MAS SOBRE LA ITV

Tengo claras algunas conclusiones como éstas: La seguridad es cosa de todos. Tráfico nos repite hasta la saciedad que el 99 por 100 de los accidentes se puede achacar a los conductores. Los conductores creíamos que Tráfico velaba desinteresadamente por nosotros con las normas que dicta.

Pero, si la seguridad es cosa de todos, ¿por qué no se consulta al conductor, que es la parte más interesada en el problema?

Si, efectivamente, el 99 por 100 de los accidentes son culpa del conductor, ¿por qué se penaliza a la máquina con la ITV? ¿No sería más lógico hacer la revisión por kilo-

metraje, en vez de por antigüedad del vehículo? Además, debería de ser gratuita, pues si uno tiene el coche en buenas condiciones, no tiene por qué pagar a nadie.

Si se han de pagar unas 3.000 pesetas por revisión, ésta ya no es tan desinteresada, sino una mina para la Administración y para las empresas que monten los servicios, así como para los vendedores y chapuceros.

Lo que se dice sobre que el parque nacional es demasiado viejo, a mí me parece un truco bien montado, pues el parque nacional de los salarios también es demasiado viejo y nadie se preocupa de ponerlo al nivel del MCE.

El derecho que les asiste es el del decreto ley, como en los mejores tiempos. Y luego dicen.

Si se acepta la crítica, aquí la tienen. Si les parece la publican y si no, la tiran al cesto de los papeles. J. Alonso (Sestao, Vizcaya).

## PERMISOS C-1 Y C-2

Soy un joven de veintitún años que, como tantos otros, sufro los problemas del paro.

Hace unos meses obtuve el permiso de conducir C-1 y ahora tengo que esperar un año de antigüedad para optar al C-2.

Si no tuviera que esperar ese año, hoy ya tendría trabajo. Y es lástima que muchos jóvenes como yo no podamos trabajar por tener que esperar ese año, ya que el C-1 es un permiso que vale muy poco, porque en ninguna empresa quieren conductores para llevar hasta 16.000 kilos.

Por eso pido y sugiero, a través de su revista, que la DGT suprima ese año de antigüedad, ya que así no se crean puestos de trabajo y aumentan los problemas que tiene la juventud. Antonio Seral (Peñaflor de Gállego, Zaragoza).

## RESPUESTA A «FALTA DE IMAGINACION»

Aquella persona que esté lo más mínimo al corriente de la evolución que está marcando el actual equipo de la DGT a sus distintos «sistemas arteriales», no tendrá nada que ver con el de la carta de «esperanza más imaginación» (núm. 6, diciembre). Creo que denunciar lo que anuncia demuestra lo que anuncia en verdad una... ¡falta de imaginación!

A veces, gracias a las sinrazones de otros, podemos tener clara la verdad. Creo que el profesor de autoescuela verdaderamente profesional tendría suficiente, y hasta le faltaría tiempo, con dedicarse con verdadera profesionalidad a impartir una enseñanza cada vez mejor, en ese nuevo camino a que se introduce al aspirante. Meter las narices en asuntos de organización de exámenes, formas de examinar, etcétera, es dudar y hasta desprestigiar a los examinadores. Y así ocurriría si los profesores y alumnos tuvieran acceso a los «tests» de examen.

Que los alumnos se preocupen de aprender; los profesores, de enseñar con profesionalidad, y los examinadores, de administrar justicia en sus decisiones. En cuanto a la plantilla de examinadores de Málaga, ¡ojalá fueran así todas las de España!

Finalmente, la carta referida habla de destroz y masificación de la profesión. Eso no sale de un verdadero profesor. Posiblemente de un director y dueño de autoescuelas. Juan Manuel Galán (profesor de autoescuela, Málaga).

## «STOP» ESCONDIDO

En mayo del año pasado me salté el «stop» que se «aprecia» en la foto-

grafía que les adjunto. Resultado: cinco costillas fracturadas. Pero, de verdad, ¿fue mía la culpa?

La fotografía está tomada desde el lado izquierdo de la calzada, que tiene dos sentidos. Está claro que desde el paso de un coche que vaya por la derecha el «stop» no se aprecia. Siempre suele estar así, con vehículos aparcados. Por eso insisto: ¿Fue mía toda la culpa? Antonio Martínez (Madrid).



## CONSULTA DESDE LA PRISION

Me encuentro en prisión desde hace un año y tengo una condena de ocho años y veinte meses. El permiso de conducir me caducó el pasado mes de septiembre. ¿Qué puedo hacer para renovarlo aquí, dentro de la prisión? Ahora mismo no lo necesito, pero ¿podría renovarlo sin problemas y sin sanción al salir en libertad? José Ramón Madrigal (Albacete).

**Respuesta:** De acuerdo con lo establecido en el artículo 69 apart. IV del Código de la Circulación, «los titulares de los permisos de conducción que durante el plazo de revisión de los mismos se encontrasen físicamente imposibilitados para efectuarla podrán solicitarla dentro de los treinta días siguientes a la fecha en que cesan las causas de imposibilidad, si durante el plazo hubiesen presentado en la Jefatura Pro-

vincial de Tráfico la oportuna solicitud de revisión y el justificante de hallarse imposibilitados.

Solicitada la revisión fuera del plazo reglamentario, el interesado no podrá prorrogar la validez del permiso, pero sí obtener uno nuevo, quedando dispensado de verificar sus conocimientos teórico-prácticos necesarios para expedir este nuevo permiso y que ya hubiesen sido comprobados al

conseguir el anterior permiso caducado.

La dispensa en la realización de las citadas pruebas, no tendrá lugar cuando al solicitarse el nuevo permiso haya transcurrido un plazo que, contado desde la expedición o última revisión del anterior permiso caducado, sea mayor que el doble del plazo que este permiso tuvo de validez.

## ACLARACION

En nuestro número anterior, en respuesta a la carta titulada «Triple consulta», señalábamos que la retirada de animales y objetos de las carreteras la realizaba la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Ahora, para evitar malentendidos, hemos de aclarar que dicha labor no les corresponde a los agentes de la GC, aunque la lleven a cabo normalmente para evitar posibles accidentes. Que quede también claro que la misión de retirada corresponde siempre a quien ostente la titularidad de la vía de que se trate (MOPU, Comunidades Autónomas, etcétera).

## BUZON ESPECIAL

### Deficiente información de carreteras

Mi profesión de representante me obliga a pasar buena parte del día en la carretera, incluso en circunstancias en las que sería mejor quedarse en casa. Por ejemplo, cuando a finales del mes de enero media España estaba bajo la nieve y tuve que hacer un viaje. Salí a luchar contra las inclemencias del tiempo, teniendo en cuenta que llevaba bien luces, frenos, neumáticos, etcétera. También anoté en un papel ese teléfono que ustedes dan tanto por la televisión por si era necesario durante el viaje. Así fue cerca de Burgos, cuando después de cenar ligeramente, no paraba de nevar. Marqué el 441 72 22 que, por cierto, comunicaba mucho. Tras bastante tiempo de espera, conseguí conectar; pero mi gran sorpresa fue encontrar que al otro lado del hilo telefónico me contestaba un contestador automático. Naturalmente no pude decir dónde me encontraba, ni preguntar por dónde podía llegar mejor a mi destino, si era aconsejable o no que me moviera en función de las previsiones, etcétera. Por si esto

fuera poco, la grabación me avisó que el mensaje estaba grabado bastantes horas antes y que la próxima grabación se haría no sé cuántas después. Mi pregunta es si de verdad es útil este teléfono, porque a mí no me sirvió para nada. S. Martín (Valladolid).

**Respuesta:** Usted es muy libre de pensar lo que quiera, pero creemos que, efectivamente, cualquier medio de información sobre el estado de las carreteras, y más en circunstancias adversas, es importante.

No obstante, nos parece que usted parte de un error de principio, y es el creer que el teléfono al que hace alusión pertenece a la Dirección General de Tráfico cuando la realidad es que es el teléfono de Telerruta, que depende de la Dirección General de Carreteras. El teléfono de información de Tráfico es el 742 12 13, en el que las personas que le atienden durante las veinticuatro horas del día le podrán ofrecer además ayuda mecánica y sanitaria si así lo precisa.

## «NO CAERA EN SACO ROTO...»

El motivo de escribiros es sólo alentaros en vuestra tarea informativa, que os aseguro no caerá en saco roto. Tengo que decir que el reportaje del número 6 sobre el cinturón («Abróchese a la vida») me ha impresionado de tal forma que no sólo voy a hacer uso de él en carretera, sino también en la ciudad. José Luis Esteban (Burgos).

## SUCURSALES DE LA JEFATURA DE MADRID

Desde hace bastante tiempo, en congresos y reuniones de centros de reconocimiento médico-psicológicos, he insistido en la necesidad de que la Jefatura Provincial de Tráfico de Madrid dispusiera de sucursales en distintos puntos de la capital y su provincia. Ahora, con el traslado de esa Jefatura a la calle Arturo Soria, las molestias de los conductores van a ser

francamente serias, muy difíciles, muy importantes y fastidiosas.

Mi pregunta es: ¿No sería posible establecer esas sucursales, al igual que hace, por poner un ejemplo, el Servicio de Correos? Nicomedes López de Aberasturi (Madrid).

## QUE SE SEÑALICEN LOS PUNTOS NEGROS

Veo que en el itinerario de Santander a Oviedo, tratado en el número de diciembre, se señalan ocho o diez «puntos negros» —lugares en los que se han producido tres o más accidentes en un año— y pienso si no sería práctico poner, como advertencia, una señal de tráfico con un punto negro en esos lugares. Así se anunciaría bien visiblemente el peligro, con lo que extremaríamos nuestra precaución.

Se que esta sugerencia no le gustará demasiado

porque puntos negros existen en todo el mundo. Juan González Morales (Madrid).

## PERMISO A LOS DIECISIETE AÑOS

Voy a cumplir próximamente los diecisiete años y desearía que me dijese si hay alguna posibilidad de obtener el permiso de conducir antes de los dieciocho. En caso de que no sea posible, quisiera saber si existe algún modo de examinarse a los diecisiete, por ejemplo, aunque en el caso de aprobar haya que esperar hasta los dieciocho para obtener el permiso. Darío Domínguez (Porriño, Pontevedra).

**Respuesta:** Con dieciséis años cumplidos, aparte de la licencia de conducción, usted puede obtener el permiso de conducción de la clase A-1; sin embargo, será requisito indispensable que haya cumplido los dieciocho años de edad para obtener permisos de las clases A-2, B-1 y B-2.

No es posible examinarse antes de cumplir la edad reglamentaria establecida para cada clase de permiso, aun cuando la expedición del mismo quedase condicionada. Si puede empezar a prepararse para la obtención del oportuno permiso con anterioridad a esta fecha, con el fin de poder realizar las pruebas oportunas en el momento de cumplir la edad exigida.

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

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

Javier  
COROMINA DOISY

## ALLEGRO MA NON TROPPO

RESULTARIA demasiado pretencioso e ingenuo intentar influir desde aquí en la afición a la bebida de muchos habitantes del Estado de las autonomías, con un artículo tonante y admonitorio contra el alcohol y sus efectos en nuestros cuerpos serranos y en nuestras mentes lúcidas; además, aunque agotáramos los adjetivos más terribles del diccionario de sinónimos, no serviría para nada, porque nos cargan los consejos, nos revientan las sugerencias y nos pasamos las recomendaciones por el arco de triunfo.

Desde el tinto peleón o el matarratas de garrafa irrellenable hasta las suaves burbujas del cava, las etiquetas negras y las grandes reservas, por estos pagos trasegamos cualquier tipo de brebaje y con las más diversas excusas: para olvidar, para alegrarnos, para matar el gusanillo, para celebrar el aprobado del vecino del quinto, para despedirnos, para darnos ánimo, para abrir el apetito, para acompañar la comida o para digerirla. Y tiene gran tradición y arraigo en España una rama científica desgajada del tronco de la Medicina convencional que asegura que el whisky resulta excelente para el corazón, el anís para las muelas, el ron y el coñac para combatir gripes y constipados, la ginebra para acabar con la colitis, incontable número de vinos para abrir el apetito, e innumerables licores para ayudar a hacer la digestión.

Además, y por si lo anterior fuera poco, todavía quedan muchos celtíberos de cerebros preclaros que asimilan la hombría a la capacidad de resistencia a los vapores etílicos, al empinamiento de codo y al latigazo a la frasca.

¿Qué se pretende, entonces, con este artículo? Sólo recordar algo que ya sabemos —porque los españoles somos muy listos y nacemos enseñados— que, por muy machos y resistentes que

seamos, el alcohol puede llegar a producirnos, incluso a nosotros, un aumento de nuestra euforia, una supervaloración de nuestras magníficas aptitudes, una disminución de nuestros extraordinarios reflejos y un retraso en nuestros sensoriales tiempos de reacción. En estas condiciones encontramos la carretera más ancha y el pedal del acelerador más flojo. Y no es que estemos borrachos, no, porque somos muy machos y aguantamos mucho, pero nos encontramos en situación de allegro ma non troppo, es decir, con una embriaguez larvada, una vicecurda, una subcogorza o una seudotajada, y sería lamentable que por una disonancia de una trompa desafinada convirtiéramos nuestro viaje en una sinfonía incompleta, o que termináramos escuchando, en posición horizontal, un requiem, aunque fuera el de Wolfgang Amadeus.

Ahora, que somos tan europeos, podemos decidarnos a imitar a nuestros vecinos, los de la Europa de verdad, esa que empieza al norte de los Pirineos. Estos señores tan aburridos no conducen borrachos, ni siquiera en estado de allegro ma non troppo, porque en sus ordenadas juergas siempre hay un desgraciado, por riguroso turno, que no bebe para poder coger el volante con seguridad. Si no conseguimos programarnos tanto, porque somos diferentes a ellos, y, sin llegar a estar borrachos —eso no nos ocurre jamás— nos encontramos en el estadio de allegro ma non troppo, recordemos que en esta situación el coche puede seguir quietecito donde está, que los taxistas también tienen derecho a la vida, que la Renfe ha mejorado algo con todo ese tinglado de los días azules, y que con Iberia, a pesar de los pilotos, de los técnicos de mantenimiento y de los controladores, a lo mejor ya hubiéramos llegado.

## 86: UN AÑO PARA MEJORAR

HAY dos mensajes que pueden ser dirigidos al público en nuestros países a lo largo de 1986: el primero es que las medidas de seguridad vial son eficaces; el segundo, que todavía queda mucho por hacer: las cifras relativas a muertos, heridos y daños continúan siendo demasiado elevadas. Estas palabras, pronunciadas por la ministra de Transportes y Obras Públicas de los Países Bajos en el discurso de inauguración del Año Europeo de la Seguridad Vial, marcan un poco la pauta a seguir este año, que los técnicos, expertos, políticos, etcétera, de los doce de la CEE pretenden aprovechar para buscar cauces que sirvan para mitigar esas escalofriantes cifras de los 55.000 muertos y el millón y medio de heridos que cada año se dan en las carreteras europeas. Han leído bien: 55.000 muertos y millón y medio de heridos.

UN año cuyos preparativos vienen ya de tiempo atrás y cuyos objetivos son fundamentalmente concienciar a las distintas poblaciones europeas de la importancia del problema y de que es tarea de todos conseguir ganar terreno, poco a poco, a esa tragedia de nuestro tiempo que es la mezcla del coche y la carretera. Tragedia en Europa, tragedia en Estados Unidos, tragedia en Japón... Tragedia que, sin embargo, no llega a los ciudadanos, que se muestran no pocas veces indiferentes ante tales cifras; un goteo de víctimas —¿está ahí el mal, en el goteo?— que a veces parece como si nos creara cierta adicción.

TAL y como dice Smit-Kroes en el artículo que reproducimos en el tema de portada, «tales estadísticas —las ya reseñadas— no están lejos de la hecatombe. Sin embargo, la opinión pública no reacciona del modo que podría esperarse ante un desastre de tal escala». Y es verdad. Nuestra piel se electriza mucho más ante los veinte o treinta muertos producto de un incendio en un bloque de viviendas o de la avalancha de un estadio de fútbol, que ante esa sucesión de víctimas que día tras día se cobra inexorablemente la carretera. Nunca nos paramos a pensar en el efecto acumulativo de esas tragedias que, como por simpatía, se suceden sin piedad.

ASÍ las cosas, hay que aceptar que puede tener importantísimos resultados positivos el lograr «llegar» a la población sobre la importancia de la seguridad vial; concienciarla de temas de tanta trascendencia en la misma, como la utilización del cinturón de seguridad, el respeto máximo a las limitaciones de velocidad, la no ingesta de alcohol cuando se va a conducir, prestar atención a los vehículos de dos ruedas o a los propios niños —muchas de las víctimas son niños—. No obstante, el Año Europeo de la Seguridad Vial no debe quedarse en eso y suponemos que nadie pensará que debe quedar en eso.

ESTE año debe servir para sacar hasta la última gota de provecho de todas las experiencias vividas en cada país que sirvan a alguien para salvar una sola vida; para escudriñar las investigaciones llevadas a cabo en estas materias, sean aciertos o fracasos, que también de éstos se aprende; para analizar las políticas a seguir, las líneas trazadas hasta ahora y sacar de ellas todo lo positivo que contengan. En definitiva, hay que aunar esfuerzos, hay que mostrar todo lo que pueda servir al vecino de al lado, hay que explicar éxitos y fracasos, hay que trabajar en equipo. Es la única forma de alcanzar grandes metas ante lo peliagudo de un problema tan grave, tan complejo, tan igual, pero tan distinto en cada país.

LA Administración española ya está trabajando en algunas materias que preocupan a nivel europeo y colaborará en el Año con sus aportaciones, sus estudios, sus experiencias. Es modesta opinión de nuestra revista que aún queda mucho por realizar, como deben reconocerlo todos los países miembros de la CEE. Confiamos en que cuando finalice el año quede algo menos por hacer y no haya quedado todo en el logotipo, las pegatinas o un «spot» más o menos acertado...

## DE PELICULA

EL cineasta Sydney Pollack pasea estos días sus genialidades del celuloide por Europa, reivindicando las películas para adultos y dejando en segundo plano las ahora más taquilleras: las dirigidas fundamentalmente a los adolescentes. No pueden hacer lo mismo quienes en la CEE tienen la responsabilidad de poner en marcha medidas encaminadas a abortar la sangría de las carreteras. Su política tiene que estar ineludiblemente junto a Pollack, pero también al lado de Steven Spielberg o George Lucas, los monstruos de la adolescencia. Son demasiados muertos entre su público más demente los que se dejan la vida en el asfalto. Por eso, entre los problemas que más acucian, los ya consabidos de la velocidad, el alcohol o el cinturón de seguridad, están todos aquellos que tocan directamente a las capas de menos edad de la población, pero con suficientes años para manejar una moto a altas velocidades o conducir un potente coche.

UNA preocupación, en definitiva, que deberíamos tener todos quienes, de alguna manera, estamos relacionados con el tráfico. Por ejemplo, de cara a esa escapada masiva que se avecina con la Semana Santa. Seguramente contribuiríamos a reducir sensiblemente esas cifras de muertos que cada año se suceden por estas fechas, a veces convertidas en un auténtico calvario. Fechas, desde luego, mucho más propicias a atender el «Si bebes no conduzcas» de Steve Wonder que al «Pisa el acelerador» de Joaquín Sabina. Como siempre...

QUIENES sí podrán pisar a fondo sin problemas, o al menos más tenues, son esos «locos» que prácticamente ponen en marcha el Mundial de Fórmula 1 en Jerez de la Frontera, que devuelve a nuestro país el Gran Circo. Ya saben, tras el sol de Copacabana y los calores de Jacarepagua, la «borrachera» en el sur de España. Un mundo que seguiremos paso a paso.

COMO paso a paso se sigue la encuesta —¡nada menos que 30.000 contestaciones!— dirigida a los conductores y publicada en nuestro número de diciembre. Ahí van los primeros resultados, con muestra de cierta sensibilización hacia determinados problemas. Buena cosa ésta, como buena es la modestia de una estrella como Concha Velasco al analizar sus habilidades al volante. Si todos fuésemos tan conscientes de nuestras limitaciones...

Jesús SORIA

EN  
PORTADA

**EUROPA '86**

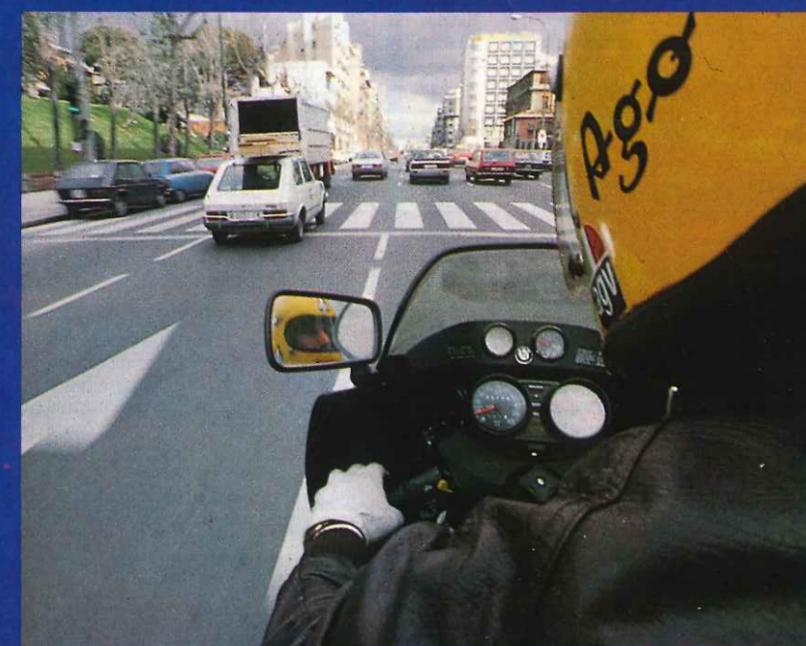
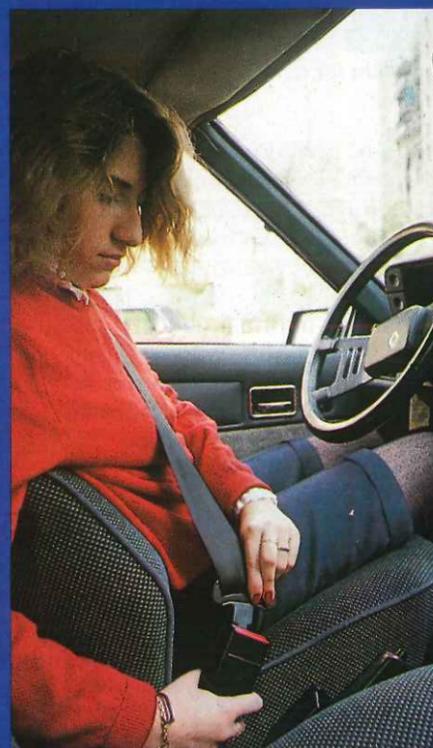
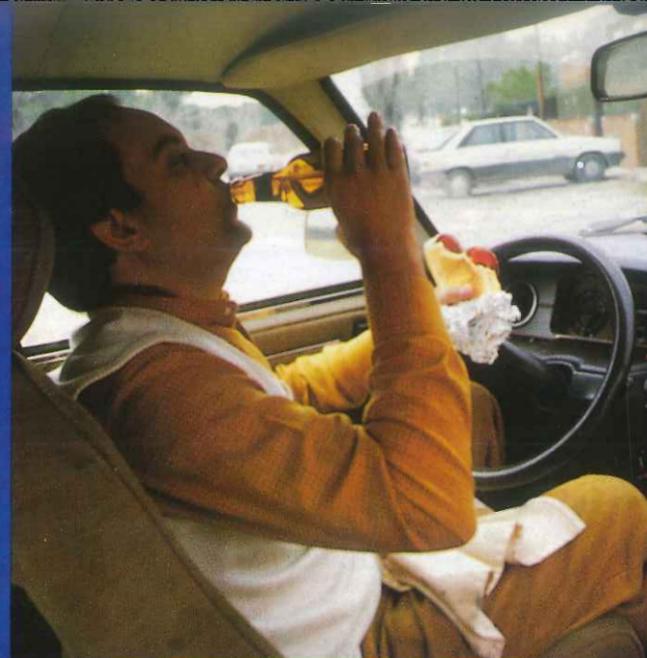
**Seguridad vial:**

# PREOCUPACION COMUN EUROPEA

Las carreteras, que el Diccionario de la Real Academia de la Lengua denomina como «camino público, ancho y espacioso, dispuesto para carros y coches», y los coches que por ella circulan («carruaje de cuatro ruedas de tracción animal o automóvil, con una caja, dentro de la cual hay un asiento para dos o más personas»), se cobran anualmente, en los doce países de la Comunidad Económica Europea, nada menos que 55.000 muertos y un millón y medio de heridos. Cifras, sin duda, importantes. Dramáticas. Muchas son las causas, circunstancias, situaciones y motivos que concurren en ese millón largo de accidentes con víctimas que se producen cada año en las carreteras que surcan los, aproximadamente, dos millones de kilómetros cuadrados de superficie de la CEE. Doce países preocu-

pados por igual por problemas comunes. Una preocupación que propició la declaración de 1986 como «Año Europeo de la Seguridad Vial». Doce meses para concienciar a propios y extraños de su importancia, para investigar sobre los aspectos que más negativamente inciden en la mortalidad emanada de la circulación rodada, aunar esfuerzos comunes. En lo concreto, buscar salidas a problemas como el alcohol, la velocidad, el cinturón de seguridad, el casco y la protección a los motoristas sin olvidar los propios estragos que los accidentes hacen en las poblaciones más jóvenes y en los niños. Es decir, seguridad vial o, lo que es lo mismo, preocupación común europea.

(Jesús SORIA. Fotos: Miguel GARROTE)



## LOS CINCO GRANDES RETOS

- Alcohol
- Cinturón de seguridad
- Velocidad
- Motos y ciclomotores
- Niños



**H**ACE ahora quince meses que el Consejo de Ministros de las Comunidades Europeas decidió declarar el año 1986 como «Año Europeo de la Seguridad Vial». Antes se habían celebrado reuniones de expertos y técnicos en las que se analizaron con la frialdad propia de las estadísticas todos los datos sobre víctimas, muertos, heridos, accidentes, la incidencia de determinados factores en los mismos; en definitiva, se había realizado la autopsia de ese cadáver que a cada momento yace en cualquier punto de los más de dos millones de kilómetros de carreteras de la CEE. La conclusión era muy clara: «Hay que hacer algo más». Había que salir de esta situación, que aun en descenso en los últimos años no deja de ser preocupante: había que trabajar conjuntamente, había que au-

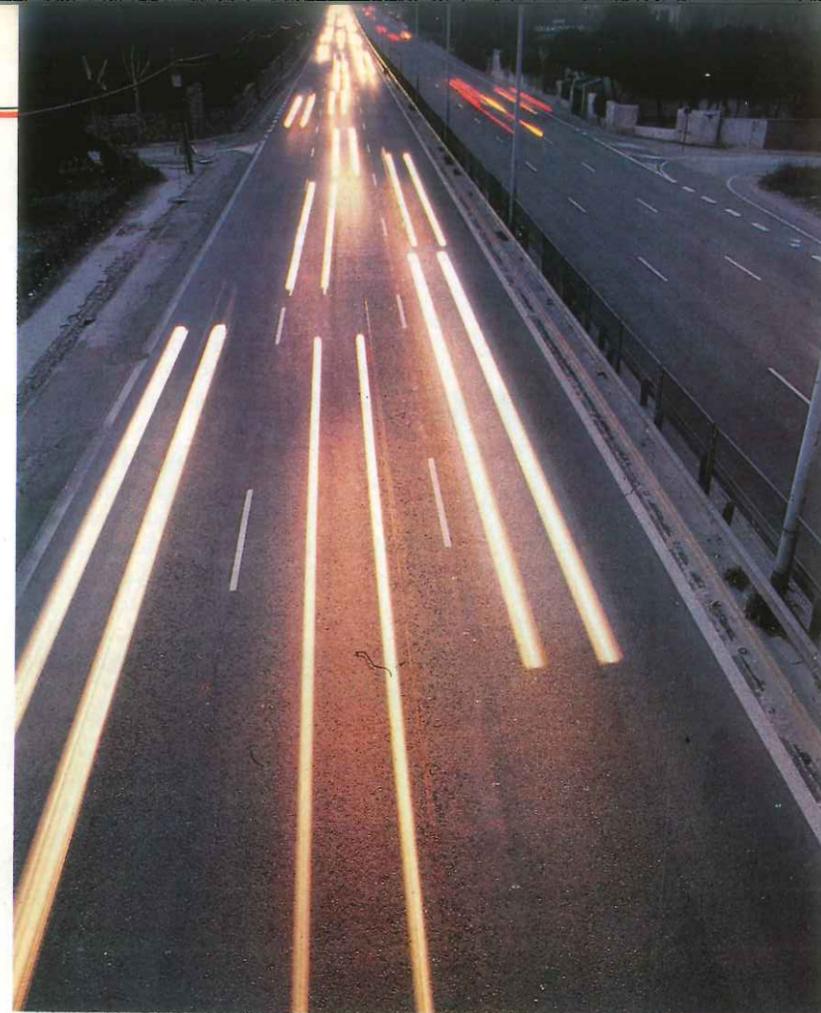


El Año Europeo incluirá actividades específicas para los niños, también azotados por los problemas del tráfico.

nar esfuerzos, era necesario concienciar a los ciudadanos europeos sobre la importancia y gravedad de los accidentes de circulación; sensibilizar a las propias Administraciones para obtener de ellas el máximo apoyo; ser todos conscientes que de un invento maravilloso se está volviendo contra nosotros, contra quienes lo creamos...

Así, el año 1985 se convirtió en

un largo período de análisis de propuestas, ideas más o menos brillantes, sugerencias, insinuaciones: había que poner en marcha el Año Europeo de la Seguridad Vial. El 9 de enero último, en La Haya, una reunión informal de los ministros de Transportes, y dos semanas después, en Bruselas, tuvieron lugar sendas ceremonias de lanzamiento de este Año Europeo. Pa-



El no respeto a la velocidad, recogida en esta bella imagen, una de las grandes preocupaciones por su incidencia en la seguridad vial.

ra entonces, España ya era miembro de pleno derecho de la CEE, aunque en los preparativos previos a esta declaración, nuestro país, representado por la Dirección General de Tráfico, ya participó, al igual que nuestros vecinos portugueses, en todos los preparativos. Como uno más.

Ahora es el momento de analizar el porqué de los más de once mil muertos que se dan cada año en las carreteras alemanas, los doce mil quinientos de Francia, los ocho mil de Italia, los seis mil de España o los mismísimos setenta de la pequeñísima Luxemburgo. Datos que no admiten demoras, como no las admiten el medio millón de víctimas alemanas de la carretera, las trescientas mil francesas, las doscientas mil italianas y las ciento veinte mil españolas (ver recuadro página 10).

Con este estado de cosas, el Año Europeo se va a mover en tres grandes campos, como son la información y sensibilización; el terreno legislativo y el de la investigación.

En el primero de ellos se inscribe la utilización de un logotipo único

## ACCIDENTALIDAD EN EUROPA 1984

	Números absolutos			Porcentajes sobre totales									
	Accidentes con víctimas	Muertos (30 días)	Víctimas	Conduct. turis.		Pasaj. turis.		Peatones		Ciclomotores		Motociclistas	
				M	V	M	V	M	V	M	V	M	V
Alemania (RF)	359.485	11.199	476.232	33,1	33,2	17,2	20,5	22,2	10,5	3,4	5,6	11,8	14,1
Bélgica	58.659	1.983	81.571	37,9	36,8	16,9	23,7	17,6	8,0	5,8	11,6	7,1	4,8
Dinamarca	11.115	669	13.806	28,8	26,8	14,6	17,4	22,6	12,8	6,9	9,3	9,7	7,8
España	74.111	6.275	120.355	29,5	27,4	25,9	31,4	21,2	14,1	6,8	9,3	4,4	7,9
Francia	199.454	12.562	294.010	39,1	35,2	22,6	26,6	15,3	12,2	7,5	12,3	7,1	6,7
Grecia	20.389*	1.766*	29.960*	14,9	16,3	13,8	18,4	27,4	19,0	10,3	15,7	12,2	13,7
Irlanda	5.737	465	8.675	23,4	28,7	16,8	26,6	33,5	18,1	—	—	12,7	11,1
Italia	161.114	8.223	227.459	27,8	30,5	17,3	22,3	18,1	10,8	10,7	14,7	11,4	13,7
Luxemburgo	1.429	70	2.173	45,9	—	28,2	—	14,1	—	1,2	—	7,1	—
Holanda	44.317	1.615	52.291	31,7	22,1	16,2	14,2	13,1	8,8	7,9	21,7	6,0	4,7
Portugal	—	2.813*	41.692*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gran Bretaña	254.169	5.703	327.113	22,4	25,2	17,0	19,6	33,1	19,5	1,1	3,7	15,9	15,7

\* Datos 1983. M: Muertos. V: Víctimas.



### ALEMANIA (RF)

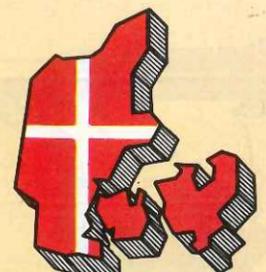
Habitantes: 61.049.000.  
Superficie km<sup>2</sup>: 248.687.  
Kilómetros carreteras: 259.329.  
Autopistas: 7.919.  
Velocidad máxima: 130 km/h.  
Turismos por 1.000 hab.: 413.  
Motos por 1.000 hab.: 22.  
Tasa alcoholemia: 0,8 gr/l.  
Casco seguridad: obligatorio para motos y ciclomotores.  
Cinturón de seguridad: obligatorio en asientos delanteros y traseros.

Fuente de datos: CEMT y ONU.  
MAPAS: CHARO LAIZ.



### BELGICA

Habitantes: 9.853.000.  
Superficie km<sup>2</sup>: 30.514.  
Kilómetros carreteras: 14.442.  
Autopistas: 1.458.  
Velocidad máxima: 120 km/h.  
Turismos por 1.000 hab.: 335.  
Motos por 1.000 hab.: 13.  
Tasa alcoholemia: 0,8 gr/l.  
Casco de seguridad: obligatorio para motos y ciclomotores.  
Cinturón de seguridad: obligatorio asientos delanteros, opcional traseros.



### DINAMARCA

Habitantes: 9.853.000.  
Superficie km<sup>2</sup>: 30.514.  
Kilómetros carreteras: 69.661.  
Autopistas: 520.  
Velocidad máxima: 100 km/h.  
Turismos por 1.000 hab.: 286.  
Motos por 1.000 hab.: 8.  
Tasa alcoholemia: 0,8 gr/l.  
Casco seguridad: obligatorio para motos y ciclomotores.  
Cinturón seguridad: obligatorio asientos delanteros, facultativo en los traseros.



La utilización masiva del cinturón de seguridad, otro objetivo que persiguen los países europeos.



común y un slogan («Prioridad a la seguridad», que es nuestra portada de este mes), la utilización de un cartel publicitario común, así como el establecimiento de contactos con los medios informativos para atraer la atención de la opinión pública sobre los problemas de la Seguridad Vial. Esta campaña pivotará sobre cinco grandes temas, que son: alcohol, cinturón de seguridad, respeto a la limitación de la velocidad, protección a los usuarios de vehículos de dos ruedas y seguridad de los niños. Algunos de ellos ya han sido tratados a fondo en anteriores números de nuestra revista, y los otros serán abordados en el transcurso del año.

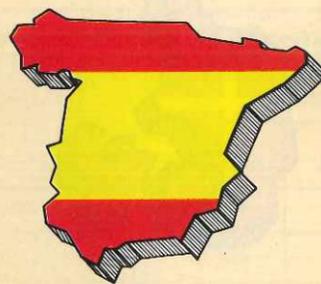
En este mismo terreno de la información se piensa en la elaboración de un programa de televisión a través de Eurovisión, la organización de un festival europeo audiovisual sobre seguridad vial, la segunda edición del concurso intermunicipal europeo «El municipio más seguro», exposición sobre el equipamiento de seguridad de los vehículos, concursos internacionales de Educación Vial Escolar, conferencias, seminarios, etcétera.



La accidentalidad en motocicletas y ciclomotores es bastante elevada.

Las Comunidades Europeas pretenden solicitar la colaboración de la CEMT y la OCDE «para la puesta a punto de un informe de síntesis sobre las investigaciones llevadas a cabo en materia de seguridad vial». También se pretende «invitar» a los constructores e importadores de automóviles a «no llevar a cabo publicidad con contenido agresivo o contrario a la seguridad», tema este que fue tratado en un editorial de TRAFICO del mes de enero.

Por otra parte, se persigue que el Año Europeo sirva de marco a la preparación de una serie de proyectos que den lugar a una normativa comunitaria en este terreno: desde la aplicación del control técnico de vehículos-turismos, al perfeccionamiento de las actuales directrices en materia de frenado de cara e incluir el dispositivo antibloqueo en los vehículos de gran tonelaje, pasando por la protección lateral y dispositivo antiproyección para vehículos pesados, la armonización más rigurosa de las condiciones y requisitos para la obtención del permiso de conducción o la inspección más frecuente de los



## ESPAÑA

Habitantes: 38.378.000.  
Superficie km<sup>2</sup>: 504.750.  
Kilómetros carreteras: 155.789.  
Autopistas: 2.055.  
Velocidad máxima: 120 km/h.  
Turismos por 1.000 hab.: 231.  
Motos por 1.000 hab.: 18.  
Tasa alcoholemia: 0,8 gr/l.  
Casco seguridad: obligatorio para motocicletas, optativo para ciclomotores (a partir de junio próximo, también obligatorio).  
Cinturón de seguridad: obligatorio asientos delanteros, opcional en los traseros.



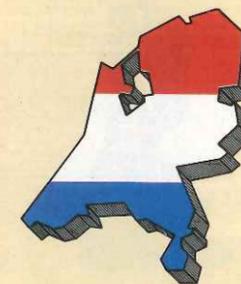
## FRANCIA

Habitantes: 55.061.000.  
Superficie km<sup>2</sup>: 547.026.  
Kilómetros carreteras: 781.869.  
Autopistas: 6.162.  
Velocidad máxima: 130 km/h.  
Turismos por 1.000 hab.: 378.  
Motos por 1.000 hab.: 15.  
Tasa alcoholemia: 0,8 gr/l.  
Casco seguridad: obligatorio.  
Cinturón de seguridad: obligatorio en asientos delanteros y traseros, aunque la utilización en los de atrás es opcional.



## GRECIA

Habitantes: 9.875.000.  
Superficie km<sup>2</sup>: 131.990.  
Kilómetros carreteras: 59.419.  
Autopistas: —  
Velocidad máxima: 100 km/h.  
Turismos por 1.000 hab.: 109.  
Motos por 1.000 hab.: 17.  
Tasa alcoholemia: —  
Casco de seguridad: —  
Cinturón de seguridad: —



## HOLANDA

Habitantes: 14.454.000.  
Superficie km<sup>2</sup>: 41.509.  
Kilómetros carreteras: 53.222.  
Autopistas: 1.875.  
Velocidad máxima: 100 km/h.  
Turismos por 1.000 hab.: 330.  
Motos por 1.000 hab.: 9.  
Tasa alcoholemia: 0,5 gr/l.  
Casco de seguridad: obligatorio motos y ciclomotores.  
Cinturón de seguridad: obligatorio para asientos delanteros, opcional en los traseros.



## IRLANDA

Habitantes: 3.535.000.  
Superficie km<sup>2</sup>: 70.000 aprox.  
Kilómetros carreteras: 90.183.  
Autopistas: 8.  
Velocidad máxima: —  
Turismos por 1.000 hab.: 347.  
Motos por 1.000 hab.: 7 (incluidos ciclomotores).  
Tasa alcoholemia: —  
Casco de seguridad: —  
Cinturón de seguridad: —



## ITALIA

Habitantes: 56.557.000.  
Superficie km<sup>2</sup>: 301.278.  
Kilómetros carreteras: 298.382.  
Autopistas: 5.901.  
Velocidad máxima: 140 km/h.  
Turismos por 1.000 hab.: 203.  
Motos por 1.000 hab.: 84 (incluidos ciclomotores).  
Tasa alcoholemia: no está fijada.  
Casco de seguridad: facultativo.  
Cinturón de seguridad: montaje obligatorio en asientos delanteros y utilización opcional. Montaje y uso en traseros, facultativo.



vehículos dedicados al transporte de mercancías peligrosas, así como la formación profesional para los conductores de este tipo de vehículos.

Por lo que respecta al campo de la investigación, se piensa trabajar en varios campos:

1 *Investigación relativa al «maniquí europeo» con el fin de estudiar nuevas normas respecto a la resistencia de los vehículos a la colisión y a la seguridad pasiva de los mismos.*

2 *Estudio sobre la posibilidad de mejorar la seguridad pasiva de los autocares y autobuses a partir del análisis de accidentes de este tipo de vehículos.*

3 *Investigación sobre la posibilidad de mejorar los niveles de seguridad de los usuarios más vulne-*

rables, como es el caso de niños, personas de edad, etcétera.

4 *Creación de un banco de datos, a nivel comunitario, para ponerlo a disposición de todos los estados miembros.*

En cuanto a los niños, serán principales protagonistas de este año en materia de seguridad vial. No en balde nada menos que 11.967 niños fueron víctimas del tráfico durante el año 1983, de los que 336 resultaron muertos y 11.631 heridos. Por eso habrá materias específicas dedicadas a ellos, desde los concursos a la producción de juegos didácticos, creación de clubs para los pequeños, puesta en circulación de pegatinas e intercambio de materias de enseñanza, así como experiencias habidas entre padres y profesores.

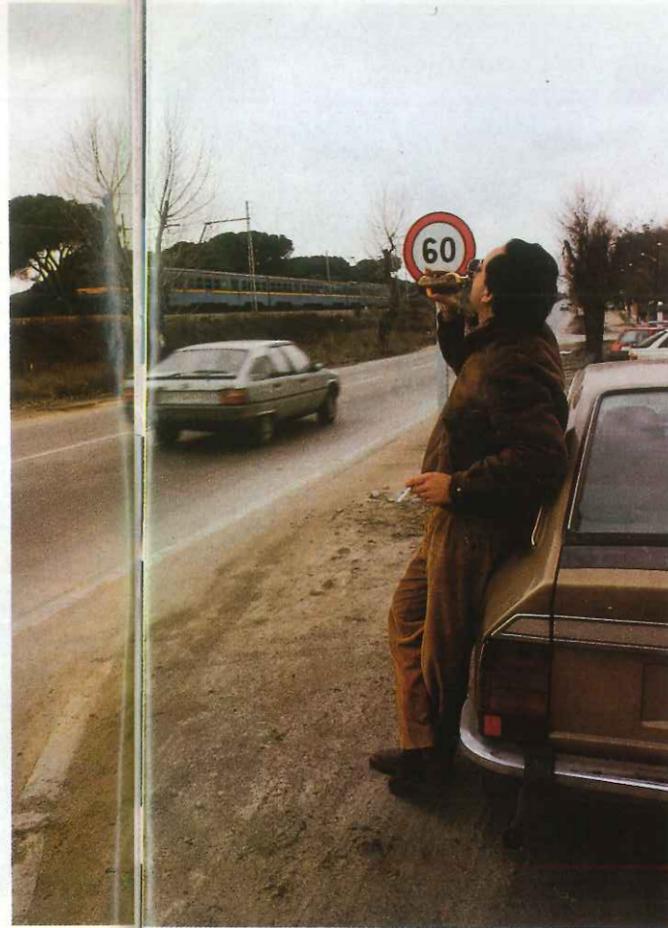
Por lo que respecta a nuestro país y su contribución al Año Europeo de la Seguridad Vial, la Dirección General de Tráfico llevará a cabo campañas de divulgación coordinadas con el resto de los países de la CEE y realizaciones puntuales, como la intensificación de la investigación de accidentes, la puesta en marcha de la investi-

*La ingesta de alcohol y la conducción trae casi siempre consecuencias fatales.*

gación de la conducción (Móstoles) y un spot que se pasará por televisión con una invitación general a la prudencia, el II Concurso de Educación Vial Escolar, un festival audiovisual sobre el tema y una mesa redonda sobre la influencia de la seguridad del tráfico, así como una serie para televisión sobre problemas del tráfico además de su contribución en seminarios y conferencias internacionales.

Paralelamente ya hay acciones en marcha, enmarcadas en este Año Europeo, tales como la puesta en marcha de las inspecciones técnicas de vehículos, la obligatoriedad del casco para la conducción de ciclomotores (que entrará en vigor el 30 de junio), la inclusión de los exámenes psicotécnicos para la obtención del permiso de conducir, la creación del Centro Nacional de Educación Vial en Salamanca, etcétera.

El Año Europeo de la Seguridad Vial está servido. Que marche, y bien...



*Las carreteras se cobran cada año 55.000 muertos y un millón y medio de heridos en los doce países comunitarios.*

## Será un éxito

N. SMIT-KROES

EL Parlamento Europeo acordó en 1984 que había que hacer un mayor esfuerzo para promover la seguridad vial en la Comunidad. En mi opinión, fue una buena idea. Primero, porque, por supuesto, siempre es útil consagrar una publicidad extra a una cuestión tan importante; y, en segundo lugar, porque el interés adicional que el año despertará sobre el tema hará posible que se incrementen las actividades conducentes a aumentar la seguridad vial.

Hay dos mensajes que pueden ser dirigidos al público en nuestros países a lo largo del año: el primero es que las medidas de seguridad vial son eficaces, como lo demuestra el hecho de que el número de muertos en las vías públicas de la Comunidad está descendiendo; y el segundo es que queda todavía mucho por hacer: las cifras relativas a muertos, heridos y daños continúan siendo demasiado elevadas. Con relación al primer punto, la terrible tasa de mortalidad del comienzo de los años setenta es ya, por fortuna, algo del pasado. En 1970 murieron en las vías públicas de la Comunidad, casi 71.000 personas, pero entre 1970 y 1983 las cifras para los 12 países de la CEE han descendido casi un 24 por 100. Ello muestra una tendencia positiva de la que uno puede sentirse orgulloso. Pero, por otro lado, las cifras actuales son todavía alarmantes: cada año mueren unas 55.000 personas y más de millón y medio resultan heridas en accidentes de tráfico en los 12 países comunitarios.

Tales estadísticas no están lejos de la hecatombe. Sin embargo, la opinión pública no reacciona del modo que podría esperarse ante un desastre a tal escala. La razón de ello es que esta particular calamidad no es un acontecimiento súbito. Sucede día tras día. La gente se acostumbra y no aprecia sus efectos acumulativos. Ocasionalmente prestan atención cuando un accidente particularmente serio origina 10, 20 ó 40 muertos a la vez. Un accidente de esas características ocurre una vez al año en cada país, y lleva la seguridad vial a los grandes titulares por un solo día.

Evidentemente, no es bueno que la gente acepte tal situación como si fuese de recibo.

Durante la preparación del Año, se decidió en Bruselas atacar el problema en tres frentes: publicidad, legislación e investigación, a fin de reunir datos para establecer posteriores medidas efectivas.

Cada una de estas tres áreas son importantes y deben ser abordadas con la máxima energía. Pero hay también un cuarto frente, que, a mi parecer, es incluso más importante que los otros tres: el frente que podríamos denominar «casero». Las actividades nacionales, regionales y locales deben aportar el máximo apoyo a la campaña. Cuanto más cercanas al público estén esas actividades, tanto más claramente el mensaje conseguirá su mejor impacto.

El Año Europeo es un paraguas para las actividades nacionales; poco alcance tendría un Año Europeo que no fuese apoyado por campañas nacionales, y escaso éxito alcan-

zaría. Los mejores resultados se consiguen con acciones nacionales y locales planificadas de acuerdo con las circunstancias y problemas nacionales y locales y dirigidas a los destinatarios adecuados a escala nacional y local.

Por supuesto, cada uno de los países habrá de tomar así sus propias iniciativas, pero la Comunidad ha decidido ciertos temas comunes: alcohol y conducción, velocidad adecuada, cinturón de seguridad y seguridad vial infantil y de los ocupantes de los vehículos de dos ruedas. Todo ello garantiza una efectiva aproximación al objetivo perseguido.

En relación con todo ello, deseo poner de relieve algunos hechos que han sido científicamente probados. El uso del cinturón de seguridad reduce el riesgo mortal entre un 50 a un 60 por 100. Las investigaciones de ciertos países europeos han mostrado que el alcohol aparece en el 40 por 100 de los accidentes mortales; no puede ello constituir una sorpresa ante el hecho de que en esos países más del 10 por 100 de los conductores han consumido, al menos, dos o tres bebidas alcohólicas antes de conducir, especialmente por la tarde y por la noche en los fines de semana.

Mi pronóstico es, por supuesto, que, si todos emprendemos efectivas acciones e introducimos medidas eficaces, este Año Europeo de la Seguridad Vial será un éxito.

La atención que los medios de comunicación social presten a la campaña durante el año será crucial. Nosotros podemos y debemos, siendo activos nosotros mismos, animarlos a que den al Año Europeo el máximo de publicidad. Es a nosotros a quienes nos corresponde, pues, poner en juego el balón.

Una incrementada acción gubernamental está también justificada en términos económicos. Sólo en los Países Bajos, el perjuicio económico causado por los accidentes de tráfico ha sido recientemente estimado en 6 billones de guilders. Según cálculos ingleses, el perjuicio económico derivado de los 55.000 muertos en las vías públicas europeas cada año puede estimarse en torno a unos 2,6 billones de pesetas. Además de ello, el sufrimiento y los perjuicios causados a miles de familias por hospitalización o incapacidad permanente, transformada en una obligación moral la prosecución de una efectiva política de seguridad vial.

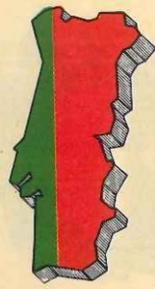
Pero volvamos a la botadura del Año Europeo de la Seguridad Vial. El principal tema unificador que ha sido seleccionado para este Año es la seguridad vial infantil, y, como pueden ver, no lo hemos descuidado hoy. Los niños desempeñarán el principal papel en el acontecimiento de hoy. Como dice un viejo proverbio holandés, «los jóvenes son el futuro» y, por consiguiente, propongo que tengan ellos la oportunidad de ser oídos durante el año.

\* N. SMIT-KROES, ministra de Transportes y Obras Públicas de Holanda, en su discurso de inauguración del Año Europeo, 9 de enero de 1986.



### LUXEMBURGO

Habitantes: 366.000.  
Superficie km<sup>2</sup>: 2.587.  
Kilómetros carreteras: 5.108.  
Autopistas: —  
Velocidad máxima: 120 km/h.  
Turismos por 1.000 hab.: 413.  
Motos por 1.000 hab.: 0,4.  
Tasa alcoholemia: 0,8 gr/l.  
Casco de seguridad: obligatorio para motos y motocicletas.  
Cinturón de seguridad: obligatorio en asientos delanteros, facultativo, tanto montaje como uso, en los traseros.



### PORTUGAL

Habitantes: 10.100.000.  
Superficie km<sup>2</sup>: 89.106.  
Kilómetros carreteras: 18.799.  
Autopistas: —  
Velocidad máxima: 120 km/h.  
Turismos por 1.000 hab.: 161.  
Motos por 1.000 hab.: 11.  
Tasa alcoholemia: 0,5 gr/l.  
Casco de seguridad: obligatorio para motos y ciclomotores.  
Cinturón de seguridad: obligatorio en delanteros, opcional en los traseros.



### GRAN BRETAÑA

Habitantes: 56.393.000.  
Superficie km<sup>2</sup>: 240.978.  
Kilómetros carreteras: 366.544.  
Autopistas: 2.932.  
Velocidad máxima: 113 km/h.  
Turismos por 1.000 hab.: 292.  
Motos por 1.000 hab.: 22 (incluidos ciclomotores).  
Tasa alcoholemia: 0,8 gr/l.  
Casco de seguridad: obligatorio para motos y ciclomotores, opcional para motos-sidecars.  
Cinturón de seguridad: obligatorio en asientos delanteros, opcional en los traseros.

**El año pasado se llevó 115 vidas**

La Semana Santa está en puertas. Muchos españoles buscarán en estos días un escape a la tensión diaria y un prólogo a las vacaciones veraniegas. Las carreteras volverán a poblarse de ciudadanos en busca de playas o montaña, de un descanso sin duda merecido. En las páginas que siguen pretendemos informarles de las distintas medidas de tráfico que pueden adoptarse durante estos días, fundamentalmente en las tres ciudades que más problemas plantean habitualmente; sin olvidar un ligero repaso a las normas más elementales a seguir para evitar en lo posible la proliferación de accidentes. Ya saben, lo que nosotros llamamos «seguridad de ida y vuelta».

La importancia de la Semana Santa en lo que a seguridad vial se refiere la marcan las cifras de víctimas que cada año se dan por estas fechas. Baste recordar que el año pasado, entre los días 29 de marzo y 8 de abril, se produjeron 89 accidentes con víctimas mortales, con el balance de 115 muertos y 97 heridos graves; durante los días estrictamente festivos, es decir, desde el 3 al 8 de abril, hubo 43 accidentes con víctimas, 61 muertos y 58 heridos graves. Dramático, ¿verdad? Todos estos accidentes estuvieron muy repartidos, pero se llevaron la triste palma las regiones mediterráneas, Madrid y Castilla-León. Los días más ne-

gros fueron el 30 de abril, 1 y 2 de marzo y los días del éxodo, 6, 7 y 8 del mismo mes. Concretamente, el día 30 perdieron la vida en la carretera 15 personas, por catorce el día 2.

#### Cuide su coche

Para mitigar esto en lo posible, conviene que tenga en cuenta algunas recomendaciones, que ya en operaciones similares la DGT ofrece a todos los automovilistas. Recuerde, por ejemplo, que el coche es pieza fundamental de su viaje y que cuidarlo es invertir en su propia seguridad. Así, tenga en

cuenta el estado de los neumáticos, los frenos, la dirección, la suspensión, el reglaje adecuado de los faros, etcétera. Conviene igualmente que programe la fecha y hora de salida, evitando siempre salir de forma apresurada, sin haber dormido suficientemente y sin una mínima información sobre el estado de la carretera, por la que pretende circular, información esta última que le facilitarán a cualquier hora del día o de la noche en el teléfono de Información y Regulación de Asistencia Mecánica y Sanitaria de la Dirección General de Tráfico: 742 12 13, con el 91 de prefijo si llama desde fuera de Madrid.

### SEMANA SANTA 85

			Domingo Ramos				Jueves Santo	Viernes Santo			Domingo Resurr.		
Día	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	TOTAL	
Accidentes	4	12	3	11	12	7	9	7	9	10	5	89	
Muertos	4	15	3	13	14	10	11	8	12	12	13	115	
Heridos graves	—	16	2	15	5	1	10	11	9	11	17	97	



# Semana Santa ¡CUIDADO!

- MEDIDAS**
- ESPECIALES**
- DE TRAFICO**

## MADRID

### «Operación salida»

Si bien en la Semana Santa de años anteriores fueron la N-IV (Andalucía) y la N-VI (Coruña) las carreteras que soportaron mayor tráfico y las medidas adoptadas corresponden en gran parte a esas carreteras, no obstante, en el resto es de prever se produzcan igualmente retenciones, debidas al volumen de tráfico en dicha fecha.

**N-I (Burgos).** Los días 21 de marzo por la tarde, 22 de marzo, a partir de las 8 horas, y 23 de marzo, igualmente como el 26 de marzo a partir de las 14 horas y 27 de marzo toda la mañana, se autorizará a los vehículos ligeros a circular por el arcén, si el tráfico lo requiere, desde San Agustín de Guadalix hasta El Molar.

**N-II (Barcelona).** No se esperan en esta carretera grandes retenciones. Si acaso algunas esporádicas en la travesía de Alcalá de Henares.

**N-III (Valencia).** La principal recomendación se dirige a aquellos conductores que se encaminen a Chinchón y Morata de Tajuña, ya que pueden hacerlo por la carretera de San Martín de la Vega (M-301), aproximadamente en el punto kilométrico 6 de la N-IV a la altura de Villaverde.

**N-IV (Andalucía).** Una de las carreteras más conflictivas, como ya se ha dicho, junto con la N-VI durante estas fechas.

Es en la N-IV donde se van a adoptar la mayoría de las medidas de regulación. Afectará fundamentalmente a los días 21, 22, 23, 26 y 27 de marzo para el tráfico de salida.

En lo que concierne al día 27 de marzo, el más conflictivo, todos aquellos automovilistas que procedentes de Orcasitas, Ciudad de Los Angeles y barrios que se encuentren en la margen derecha de la N-IV, quieran dirigirse a Madrid, no podrán hacerlo por los pasos regulados por semáforos que atraviesan dicha carretera, para ello tendrán que hacer el cambio de sentido por el paso subterráneo de Villaverde.

Como itinerarios alternativos para esta carretera, caso de fuertes retenciones, se

recomienda tomar la carretera M-301 desde Villaverde (punto kilométrico 6 de la N-IV) por San Martín de la Vega y la MP-3011 posteriormente.

**N-V (Extremadura).** Es posible que este año, al igual que el anterior, pueda haber retenciones desde las 16,30 a las 19,30 del Miércoles Santo, especialmente entre los puntos kilométricos 30 y 36, debido a que en el punto kilométrico 33,400, sentido Talavera, finaliza la doble circulación por dos carriles estrechándose en uno. El Jueves Santo se pueden producir estas retenciones desde las 7,30 hasta las 14 horas. Se recuerda igualmente que otro de los puntos de retención puede estar en el punto kilométrico 74.

**N-VI (La Coruña).** En esta carretera se prevén retenciones principalmente el Jueves Santo, entre las 10 y las 13 horas, de salida, aproximadamente en el punto kilométrico 10.

Se establecerá el cuarto carril a las 9 horas del Jueves Santo, desde el Arco del Triunfo, cruce con el paseo de Moret hasta Torrelodones (punto kilométrico 29,900). Se recuerda que los automovilistas que circulen por el mismo no podrán abandonarlo hasta Torrelodones.

En los días claves, en la carretera de Castilla se prohibirá el sentido de la circulación con giro a la izquierda desde esta carretera hasta la calle Osa Mayor de Aravaca.

Los automovilistas que acceden a Madrid desde Navacerrada pueden hacerlo utilizando la autovía de Colmenar.

En el Puente de los Franceses, los días 26, 27 y 30 de marzo, se dejará libre el carril de la derecha desde la carretera de Castilla al paseo de Monistrol para enlazar con la M-30.

**N-401 (Toledo).** Se espera que la máxima intensidad en esta carretera se produzca el Jueves Santo, aproximadamente en el punto kilométrico 26. No obstante, se temen retenciones entre los puntos kilométricos 11 y 21, entre las 11,00 y las 13,30 horas.

**N-501 (Alcortón-Plasencia).** Es posible que se produzca congestión automovilística entre los puntos kilométricos 32 al 37, el Miércoles Santo entre las 17,30 y las 19,00 horas y el Jueves Santo entre las 12,00 y las 14,00 horas.

### «Operación retorno»

Es de destacar que este año el día 31, Lunes de Pascua, no es festivo en todo el territorio nacional, por lo que la «operación retorno» puede tener vicisitudes que pueden ir desde muy alta intensidad de tráfico en los accesos a Madrid el Domingo de Resurrección hasta máxima intensidad en los accesos a Barcelona el Lunes de Pascua.

**N-I (Burgos).** El domingo día 30 desde las 14 horas, se autorizará, si es preciso, a los vehículos ligeros a circular por el arcén

desde El Molar hasta San Agustín de Guadalix.

Las máximas intensidades de tráfico se producirán entre las 17,30 y las 19,30 horas del domingo, previéndose retenciones a la altura del punto kilométrico 20 (Algete).

**N-II (Barcelona).** La travesía de Alcalá de Henares puede verse afectada por alguna retención de entrada en la tarde del domingo día 30 entre las 12,00 y las 19,00 horas. La citada travesía estará controlada en todo momento por Fuerzas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y de la Policía Municipal.

**N-III (Valencia)** En esta se pueden producir retenciones en la tarde del domingo día 30 entre las 16,30 y las 19,30 horas a la altura del punto kilométrico 20 (Arganda).

Los vehículos que desde la zona de Chinchón y Morata de Tajuña pretendan acceder a Madrid deben hacerlo por la carretera de San Martín de la Vega (N-301).

**N-IV (Andalucía).** Durante los días 30 y 31 de marzo se adoptarán medidas de regulación para garantizar el retorno hacia la capital.

En estos días, si las necesidades del tráfico así lo exigen, podrán realizarse desvíos por Añover de Tajo para los vehículos que circulen hacia Andalucía, al objeto de garantizar en todo momento una circulación fluida en el puente sobre el río Jarama.

Para el tráfico de salida desde la capital y con destino a Andalucía se recomienda tomar la N-401 hasta Toledo, circunvalar el casco urbano y luego por la C-400 por Mora y Consuegra hasta Madridejos de nuevo en la N-IV.

**N-V (Extremadura).** El domingo día 30 por la tarde y el Lunes de Pascua, día 31, por la mañana se autorizará a los vehículos ligeros a circular por el arcén desde Alcorcón hasta Cuatro Vientos.

Para los automovilistas que procedan de la zona de Brunete y San Martín de Valdeiglesias, es aconsejable que utilicen la carretera de Boadilla del Monte para el regreso a Madrid.

**N-VI (La Coruña).** El domingo día 30 por la tarde se establecerá el IV carril desde Las Rozas hasta la plaza de Cristo Rey.

Los automovilistas que accedan a Madrid desde la zona de Navacerrada pueden hacerlo utilizando la autovía de Colmenar.

En el puente de los Franceses, los días 30 y 31 de marzo, se dejará libre el carril de la derecha desde la carretera de Castilla hacia el paseo de Monistrol para enlazar con la M-30.

Se cortará la circulación por la avenida de Séneca (Ciudad Universitaria) hacia el Arco del Triunfo, dando entrada por el parque del Oeste.

## BARCELONA

**Jueves Santo. N-II (Norte) Barcelona-Gerona.** A las 14 horas se instalarán conos para conseguir dos carriles permanentes de salida entre Montgat y Calella.

**N-II (Sur).** A las 14 horas se habilitarán conos en el tramo comprendido entre Cuatro Caminos y el túnel del Bruc, para dar continuidad a los dos carriles de salida en todo el tramo.

**A-17.** A las 14 horas se establecerá un carril adicional sobre la calzada contraria entre Barcelona y la fábrica de cemento, punto kilométrico 8, ya en tramo de peaje.

**N-340.** Si el tráfico lo requiere, se efectuarán cortes alternativos para conseguir sentidos únicos de circulación sobre la calzada contraria, hasta el tronco de peaje de Martorell (punto kilométrico 171,5).

**Viernes Santo. C-246.** Carril adicional hasta el punto kilométrico 15 A-2, A-7, A-17, N-II (Norte y Sur) y N-340 mismas medidas que el Jueves Santo.

**Retorno. N-II (Norte).** Conos entre Calella y Montgat.

**C-246.** Carril adicional punto kilométrico 15.

**Sábado Santo.** No se adoptarán medidas especiales.

**Domigno de Resurrección. Salida. N-II (Norte).** Conos entre Montgat y Calella.

**C-246.** Carril adicional hasta el punto kilométrico 15.

**A-17.** Se habilitará carril hasta la fábrica de cemento.

**Retorno. N-II (Norte).** Conos entre Calella y Montgat.

**N-II (Sur).** Conos entre Esparraguera y Cuatro Caminos.

**N-340.** Cortes alternativos entre Cervello y Cuatro Caminos.

**A-7, A-2.** Carril adicional Molins-Barcelona.

**A-17.** Carril fábrica de cemento-Barcelona.

**C-246.** Carril adicional desde el punto kilométrico 15.

**Lunes de Pascua. A-7, A-2.** Un carril adicional, tramo Martorell-Molins, tramo Molins-Esplugas dirección única, tramo Esplugas-Barcelona dos carriles.

**A-17.** Carril adicional desde fábrica de cemento hasta Barcelona.

**N-340.** Cortes alternativos entre Cervello y Cuatro Caminos.

**N-II (Sur).** Conos entre el túnel del Bruc y Cuatro Caminos.

**N-II (Norte).** Conos desde Calella hasta Montgat.

**A-19.** Conos en la travesía de Mataró hasta enlazar con la A-19.

**C-246.** Carril adicional desde el punto kilométrico 15.

Habrá restricción de camiones en algunas grandes ciudades.

## RESTRICCIONES PARA CAMIONES

La circulación de camiones se puede ver restringida si las circunstancias del tráfico así lo aconsejan, especialmente en los accesos a Madrid, Barcelona y Valencia.

Desde las 15 horas del miércoles día 26 la circulación de camiones estará prohibida en las carreteras de salida de Barcelona y durante las 24 horas del lunes día 31 estará prohibida la circulación de entrada a Barcelona en las propias carreteras de la provincia y en el resto de las provincias catalanas.

Dichas medidas se recuerda adoptar igualmente en las provincias de Castellón y Zaragoza con destino a Cataluña.

**Mercancías peligrosas.** Desde las 13 horas de los sábados y vísperas de días festivos de carácter nacional, hasta las 24 horas de los citados festivos, se prohíbe la circulación por las vías públicas, en términos generales, a los vehículos que hayan de llevar paneles, según resolución de la Dirección General de Tráfico de 2 de julio de 1979, modificada por la de 24 de agosto de 1980, salvo los servicios indispensables, previa autorización de la DGT. Este tipo de transporte queda prohibido el día 31 de marzo en Cataluña y Comunidad Valenciana.



J. I. RODRIGUEZ

## VALENCIA

### Itinerarios recomendados

**A. Tráfico procedente de Barcelona con destino a Andalucía Occidental:**

— Puzol N-348 (antigua acceso). Zona urbana de Valencia. Carretera N-III, Motilla del Palancar-San Clemente.

— Villarrobledo-Munera y por la N-430 a Manzanares y por la N-IV hacia el Sur.

**B. Tráfico procedente de la zona centro con destino a las zonas de Cullera, Gandía y Alicante:**

— N-III, Chiva. C-3322. la Alcudia de Carlet, Alcira, Tabernes de Valldigna y N-332.

Las aglomeraciones obligarán a algunos desvíos.

**C. Tráfico que utilice la N-332 desde Valencia, para acudir a Gandía y Oliva:**  
— N-332, Jaraco, VP-1056, Grao, Gandía, C-320, VP-1061, Daimuz, Piles, Oliva.

### Medidas extraordinarias de ordenación

**A. Carretera N-340 Norte, punto kilométrico 23,2 al 18,5 (Puzol empalme con carretera Sagunto-Burgos).** Se habilitarán dos carriles.

En sentido Valencia-Sagunto, en aquellos momentos en que la intensidad del tráfico lo aconseje.

**B. Carretera N-III (Madrid-Valencia),** se habilitarán dos carriles en sentido Madrid desde Valencia a Chiva.

Solamente se permitirán los cambios de sentido de marcha en el paso inferior de Cuart-Aldaya, El Oliveral, Venta del Poyo, cruce de Godelleta y puente de Cheste.

**C. Carretera N-332 (Valencia-Alicante),** se habilitarán dos carriles sentido Valencia-Alicante entre el final de la pista de Silla y el empalme con la autopista. Al establecerse esta medida de regulación se cerrará al tráfico la nueva variante de Silla de la N-340 Sur, desviándose la circulación por el antiguo acceso de dicha carretera.

**D. Carretera N-340 Sur (Cádiz-Valencia).** Cuando se observe retención en el cruce de Benifayó (punto kilométrico 222,300) se desviará el tráfico en el kilómetro 211,400, Alcudia de Carlet, Guada-suar, Alcira, C-3320, Algemesí y Almusa-fes, para salir al kilómetro 244,300 de la N-332.

**E. Carretera C-234 (Valencia-Ade-muz).** Entre los kilómetros 12 a 14 se habilitarán en caso necesario con conos y señales.

Dos carriles de circulación en el sentido más conveniente.

### NOTA

Es probable que estas informaciones sobre las medidas de tráfico sufran alguna ligera modificación a última hora. Por ello recomendamos que en la víspera de la salida presten atención a los datos puntuales que les ofrecerán desde la propia Dirección General de Tráfico, las Jefaturas Provinciales y los medios de comunicación.

# TENGA EN CUENTA QUE...

- Dadas las fechas, es probable que parte de su viaje lo realizará en caravana. Mantenga la distancia de seguridad con el vehículo que le precede y evite los adelantamientos.
- Debe descansar cada dos horas y media o tres aunque ello le suponga un poco de retraso. No se fije una hora de llegada.
- Hay que mantener en cada momento la velocidad adecuada a las condiciones de la vía, o las circunstancias del tráfico.
- Si viaja con niños no olvide llevarlos en los asientos traseros.
- Si lleva una moto, es obligatorio la utilización del casco.
- En autopistas circule siempre por el carril de la derecha. Sólo deberá utilizar los restantes para los adelantamientos. Una vez efectuado el adelantamiento vuelva gradualmente al carril de la derecha.
- En conducción en autopista, se recomienda verificar previamente la presión de las ruedas y llevar el depósito de gasolina lleno.
- En las vías rápidas su vehículo ha de hacerse visible a los demás conductores mucho antes que en carretera ordinaria, y ello a causa de las grandes velocidades. La mejor señal para advertir el adelantamiento a los demás es hacer destellos luminosos con las luces.
- Cuando tenga necesidad de cambiar de carril aplique la regla de seguridad: retrovisor-senal-
- maniobra, teniendo siempre presente que detrás pueden surgir vehículos de marcha más rápida.
- Debe comenzar la maniobra del cambio de carril con mucha más antelación que en las carreteras ordinarias, de forma tal que los indicadores de dirección sean bien vistos, manteniendo éstos en funcionamiento durante la maniobra.
- En las travesías de núcleos urbanos extreme su atención ante la presencia de niños, peatones o ciclomotores.
- Es conveniente utilizar en todo momento el cinturón de seguridad, incluso desde la puerta de casa.
- La distancia de seguridad entre vehículos debe ser mayor si circula por autopista, al ser mayor la velocidad.
- Es aconsejable evitar el exceso de equipaje. Lleve sólo lo verdaderamente necesario y colóquelo adecuadamente.
- En ningún caso debe colocar objetos de forma que impidan la perfecta visibilidad del conductor.
- Es bueno aprovechar esta salida para llevar a cabo, con previa antelación, una completa puesta a punto de su vehículo.
- En cualquier caso, haga comprobar especialmente los frenos, las ruedas y el alumbrado.
- Si sufre una avería o accidente, retire rápidamente el vehículo de la calzada y el arcén, siempre que sea posible.

Contactos entre DGT y fabricantes de coches

## LA RENOVACION DEL PARQUE, EN ESTUDIO



José RUBIO

Habrà facilidades para cambiar su coche viejo por uno nuevo.

Las últimas semanas han servido de marco a una serie de reuniones, celebradas entre los máximos responsables de la Dirección General de Tráfico y los fabricantes de automóviles, en las que se pretende conseguir vías para poder renovar el parque automovilístico de nuestro país, a todas luces caduco, lo que incidirá de forma muy positiva en la accidentalidad de nuestras carreteras. A juicio de la DGT, esta serie de medidas, presentadas ya el año pasado, contribuirían a disminuir en aproximadamente un 10 por 100 la cifra de accidentes y muertos que cada año soportamos. Paralelamente, serviría para relanzar el mercado del automóvil.

Hasta el momento ya se han celebrado dos encuentros entre los máximos responsables de la Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior) y los fabricantes de automóviles. En estas reuniones se han planteado los distintos aspectos que podrían originar la pretendida renovación progresiva del parque automovilístico, en base a datos tan preocupantes como que el 47 por 100 de los turismos que circulan por nuestras carreteras tiene una antigüedad de más de diez años, cifras que alcanzan hasta el 50 por 100 para los camiones y al 64 por 100 en los autobuses.

Así, las conversaciones han estado en torno a una serie de puntos concretos que van desde la posibilidad de ampliar el período de financiación (actualmente en treinta y seis meses), que determinados bancos esta-

blezcan líneas de crédito ventajosas para esta compra de nuevos coches y facilidades por parte de los propios fabricantes, entre otras cosas a la hora de valorar los coches antiguos, así como la aplicación de un tipo reducido o alguna fórmula de fraccionamiento en cuanto al Impuesto del Valor Añadido (IVA).

La DGT ha mantenido contactos con algunos bancos que se han mostrado bastante receptivos con estas propuestas tendentes a facilitar la compra de nuevos coches, que en ningún caso sobrepasarán los 1.800 centímetros cúbicos, es decir, que no superen la barrera marcada por los coches considerados como «medios». En esta línea se piensa que se podrían conceder créditos a cinco años e intereses ligeramente por debajo del interés preferencial de cada momento.

En cuanto a la retirada de la circulación de los coches antiguos, quienes opten por «abandonar» sus «viejos cacharros» y adquirir uno nuevo, se verían favorecidos de estas ventajas en estudio y además, de vender a mejor precio su coche. Para ello se debe dar la circunstancia de que este vehículo tenga más de diez años de antigüedad y que lo tenga en propiedad más de dos. De tratarse de un vehículo considerado como chatarra, éste se podría pagar en torno a las 40.000 pesetas cuando en la actualidad apenas se llega a pagar 10.000.

Se calcula que estas medidas pueden originar una compra de vehículos adicional —es decir, aparte de los que ya se compran habitualmente— de entre ochenta y cien mil coches. Estas cifras supondrían un alivio para la industria automovilística española, cuya situación actual no es precisamente muy buena.

Recientes experiencias llevadas a cabo en nuestro país denotan que buena parte de los automóviles que circulan por nuestras carreteras sufre de graves deficiencias que, en muchos casos pueden provocar un accidente, que de hecho los provocan. Precisamente estos datos, a veces alarmantes, como los resultados de la última encuesta, que ofrecía la cifra de que el 42 por 100 de los vehículos revisados tenían defectos importantes, es lo que ha movido a la Administración a adoptar medidas para mitigar en lo posible el problema y, fundamentalmente, los efectos de éste.

FORMULA 1

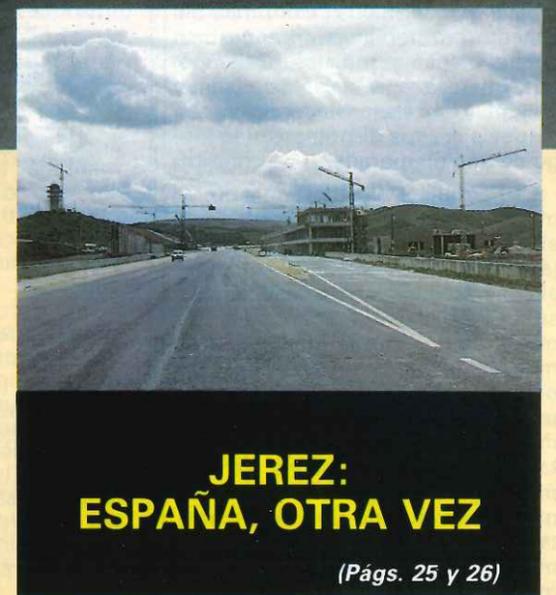
# LLEGA EL GRAN CIRCO



Gigi CORBETA («Motor 16»)



Con la primavera comienza también eso que se ha dado en llamar, con tono entre peyorativo y rendido al «más difícil todavía», el gran circo de la Fórmula 1. Un circo cuya carpa mueve millones de dólares, cuyas fieras se lanzan al reto con la muerte en busca de una bandera a cuadros y cuyos artistas vuelan sobre trapecios de asfalto. Un circo que huele a gasolina y aceite, a laureles y champán. Un circo enloquecido y enloquecedor del que nos escribe Angel Marco, un especialista de la revista «Motor 16», y que, como también nos cuenta nuestro corresponsal en Andalucía, Nono Hidalgo, vuelve a España en su gira 86. La cita, Jerez; la fecha, el 13 de abril. El momento de la verdad, atronador, está a punto de ver su «luz verde» desde las parrillas de salida...



**JEREZ:  
ESPAÑA, OTRA VEZ**

(Págs. 25 y 26)



# Un mundo casi irreal

La Fórmula 1 es un circo enorme en el que el espectáculo está hecho de riesgo en grandes dosis, un riesgo que, a veces, se transforma en tragedia, de colores, de dinero a raudales y de técnica. La Fórmula 1 es un circo en el que más de mil personas, entre mecánicos, jefes de equipo, cronometradores o especialistas en neumáticos, trabajan sin parar día y noche con tal de ofrecer a esos veinticinco caballeros de la velocidad, a los veinticinco domadores de las potencias salvajes, unas máquinas victoriosas, unas máquinas que permitan a estos gladiadores luchar de igual a igual con sus contrincantes durante un tiempo máximo de dos horas.

Esto es, a grandes rasgos, la Fórmula 1, un espectáculo que ahora mismo se repite en dieciséis países repartidos por todo el mundo, un espectáculo en el que rigen las normas del deporte y en el que los participantes más destacados, los hombres que se enfundan el casco, el mono y los guantes, tienen unas condiciones físicas y unos reflejos que no tienen nada que envidiar a las del mejor campeón olímpico.

La Fórmula 1 mezcla las dos facetas, el espectáculo y el deporte, pero también mezcla lo mejor y lo peor, la técnica que ha puesto naves espaciales en la Luna y las chapuzas caseras que sirven para arreglar un grifo; es un cóctel fascinante que mueve, por término medio, más de ochenta mil personas en cada una de sus etapas mundiales, al tiempo que interesa a setecientos setenta millones de telespectadores en los dieciséis asaltos disputados a lo largo de una temporada.

La Fórmula 1 es, ahora mismo, el mejor muestrario, un escaparate abierto a europeos y americanos, a japoneses y chinos, en donde se exponen los adelantos técnicos que su coche llevará mañana. En los monstruos de cuatro ruedas que se mueven pegados al suelo se está probando ya ese sistema de alimentación tan refinado que el día de mañana permitirá a su utilitario gastar mucha menos gasolina, se está probando el mecanismo de frenos más eficaz en todo tipo de circunstancias, los cinturones de seguridad más resistentes para usted y su familia, los neumáticos con más

agarre, los materiales ligeros que sustituirán al aluminio y al acero, todo ello en un ambiente sugestivo, lleno de colores agresivos, de chicas guapas y de diversión intrascendente; un ambiente en el que se vive al lado del peligro como si fuera un compañero más del juego.

La llegada en masa de la publicidad, la llegada de las grandes marcas de tabacos, de alimentos, de líneas aéreas, o de otras mil cosas inimaginables, ha permitido el desarrollo de una actividad apasionante y valiosa, una actividad que hace sólo algunos años estaba reservada a «locos» de la mecánica, o a «señoritos» deseosos de emociones fuertes, pero las ideas exclusivistas han cambiado y la Fórmula 1 es ahora mismo una actividad de masas con un valor enorme para el usuario.

La Fórmula 1 es la máxima expresión del mundo sobre cuatro ruedas; es la ventana al futuro del automóvil; es un mundo millonario, casi irreal, en el que a pesar de todo sólo sigue mandando un principio: ser más rápido que el adversario.

*Hay circuitos en los que la velocidad media por vuelta ronda los 250 kilómetros por hora.*

## Montañas rusas de infarto

Los pilotos de Fórmula 1 conocen todos sus recovecos, saben donde están los baches, conocen las curvas que engañan, el sitio donde hay que mantener el acelerador a fondo; son los dieciséis circuitos del mundial, dieciséis montañas rusas que ponen a prueba los nervios, los reflejos y la destreza al volante.

Hay circuitos en los que la velocidad media por vuelta ronda los doscientos cincuenta kilómetros por hora; son las pistas rápidas, aquéllas en las que hace falta un motor superpotente y un corazón de los que no caben en el pecho; hay, también, circuitos lentos, pistas en las que la media por vuelta no pasa de los ciento treinta kilómetros por hora, pistas en las que se hace im-



prescindible un coche muy ágil y unas manos de pianista para llevar el monoplaza por un camino estrecho, marcado por dos paredes de metal.

Las dieciséis etapas del mundial de Fórmula 1 dan mil oportunidades a coches y pilotos, porque hay pistas para todos los gustos. El campeonato de 1986 pasará por circuitos históricos como Mónaco, curvas atormentadas, «jet-society» y un paseo por los terrenos del puerto; Monza, en Italia, el delirio de los «tifosi», Ferrari y una curva, la Parabólica, con la que sueñan los pilotos por su gran dificultad; Brands Hatch, en Inglaterra, el templo británico, correr entre campos de hierba, subir y bajar como en un tobogán mientras los espectadores saborean el té,

o Spa-Francorchamps, en Bélgica, un circuito en Las Ardenas, la fuente de aguas termales a la que acudía el zar Nicolás II, árboles inmensos y una zona de curvas, el Raidillon, que quita el sentido.

Entre las otras etapas hay que destacar tres carreras que constituirán una novedad importante: el Gran Premio de España, en Jerez, una pista que debe ajustarse a la Fórmula 1 como anillo al dedo, un trazado rápido, técnico y muy bonito para los espectadores; el Gran Premio de Hungría, que todavía es una incógnita y tendrá el encanto de ser el primer G.P. en un país situado tras el telón de acero. Por último, el Gran Premio de Méjico, la vuelta de los Fórmula 1 a un país de donde han salido pilotos de la talla de los hermanos Rodríguez, Ricardo y Pedro, dos campeones desaparecidos trágicamente.

## 16 etapas para un título

- 23 de marzo: Gran Premio de Brasil (Jacarepagua).
- 13 de abril: Gran Premio de España (Jerez).
- 27 de abril: Gran Premio de San Marino (Imola).
- 11 de mayo: Gran Premio de Mónaco.
- 25 de mayo: Gran Premio de Bélgica (Spa-Francorchamps).
- 15 de junio: Gran Premio de Canadá (Montreal).
- 22 de junio: Gran Premio de USA (Detroit).
- 6 de julio: Gran Premio de Francia (Dijon o Paul Ricard).
- 13 de julio: Gran Premio de Inglaterra (Brands Hatch).
- 27 de julio: Gran Premio de Alemania (Hockenheim).
- 10 de agosto: Gran Premio de Hungría (Hungaroring).
- 17 de agosto: Gran Premio de Austria (Zeltweg).
- 7 de septiembre: Gran Premio de Italia (Monza).
- 21 de septiembre: Gran Premio de Portugal (Estoril).
- 12 de octubre: Gran Premio de Méjico (Méjico D.F.).
- 26 de octubre: Gran Premio de Australia (Adelaida).

## Misiles a ras de tierra

Los monoplazas de Fórmula 1 son la máxima expresión de la técnica actual; un cóctel en el que intervienen materiales tan futuristas como la fibra de carbono, el titanio, el kevlar o el magnesio para dar forma a los chasis; unos motores que son joyas mecánicas, y unos neumáticos que se agarran al suelo como el chicle.

Ese conglomerado extraño puede alcanzar los trescientos treinta kilómetros por hora, acelerar de cero a cien kilómetros por hora en poco menos de tres segundos, frenar con la fuerza suficiente para que los cinturones de seguridad rompan la clavícula del piloto si está mal sujeto, o pasar por una curva a tanta velocidad que la cabeza se sienta empujada lateralmente con una fuerza tres veces igual a su propio peso; ese artillugio casi infernal es un monoplaza de Fórmula 1, un verdadero monstruo del asfalto, una fiera salvaje, casi indomable, que pesa poco más de 540 kilos, que no puede llevar más de 195 litros de gasolina en su depósito y que aloja en sus entrañas un motor capaz de dar de ochocientos a novecientos caballos de potencia cuando está en carrera, mientras que en entrenamientos puede ofrecer mil, o mil cien caballos durante algunas vueltas; es decir, veinte veces la potencia del Fiesta 1.1, del R-5 GTL o del Corsa 1.2 S, que ahora mismo está aparcado a la puerta de su casa.

Entre estas fieras del asfalto hay dos nombres gloriosos, Ferrari y Lotus, dos marcas que no habrían llegado a los oídos de muchos usuarios de no ser por la Fórmula 1.

Ferrari y Lotus representan la técnica más avanzada y las soluciones más originales, pero detrás hay otras firmas, como McLaren, Brabham, Williams, Ligier, Tyrrell o Lola, las que forman el conjunto fuerte, el bloque de candidatos a las mejores posiciones.

Quedan, por último, los constructores más pequeños, los que luchan por conseguir una plaza en la parrilla de salida; entre ellos hay que poner ahora mismo a Benetton-Toleman, Arrows, RAM, Osella, Minardi o Zakspeed, unos equipos muy dignos, pero con muchos menos medios que los grandes equipos, a los que durante la temporada se unirán los franceses de AGS y los suizos de Eckstroem.

Las grandes marcas automovilísticas están ya metidas de lleno en el mundo de la Fórmula 1, pero no tienen equipos propios por que no quieren correr el riesgo del fracaso en sus propias carnes; algo que ha pasado en cierta medida con Renault y Alfa Romeo.

Los grandes prefieren jugar sobre seguro y por eso están dando sus motores y su ayuda técnica a los pequeños constructores de chasis, unos especialistas con más experiencia en la competición y con más agilidad para corregir fallos.

Porsche apoya a McLaren por medio de la sociedad TAG; Renault está con Lotus, Ligier y Tyrrell; Honda va con Williams; BMW con Brabham, Arrows y Benetton-Toleman; Fiat con Ferrari; Ford con Lola, y el pequeño constructor italiano Motori Moderni con Osella, Minardi y AGS.



## Doce hombres sin piedad

LOS pilotos de Fórmula 1, las personas que cada temporada luchan en los circuitos por conseguir el título mundial, forman parte de un círculo muy reducido, una familia con poco más de dos docenas de componentes que no se llevan nada bien entre sí. Son personajes que desafían al peligro y a la muerte en cada carrera, pero con motivaciones muy diferentes.

Entre estos veinticinco elegidos, hay profesionales muy bien pagados, profesionales que cada temporada ingresan más de quinientos millones de pesetas sólo por su contrato con una escudería, ganancias a las que pueden añadir otros quinientos millones más producidos por los distintos acuerdos publicitarios. Alain Prost, Nelson Piquet, Michele Alboreto, Ayrton Senna, Alan Jones o Keke Rosberg pertenecen a este restringido grupo de superdotados.

Detrás de los «reyes» de la Fórmula 1 aparece una serie de pilotos más modestos, pilotos que ganan cantidades más reducidas, entre diez y cincuenta millones de pesetas o que, incluso, no ingresan ni un céntimo y sólo tienen pagados sus gastos, como le sucedió a Piquet en 1981, el año de su primer título mundial, cuando su jefe de equipo sólo se hacía cargo de las facturas de los hoteles y los viajes del brasileño.

Hay, por último, otro gran grupo dentro de la Fórmula 1: el compuesto por los pilotos que pagan por correr, pilotos que dan cien o ciento cincuenta millones de pesetas a la escudería que los ficha para jugarse la vida las tardes de los domingos. Es el único sistema para llamar la atención de los grandes patronos. Es el caso de los menos conocidos, los Baldi, Martini, Ghinzani, Danner, Rothengatter, pilotos que arriesgan el dinero de sus patrocinadores, de sus amigos, a la búsqueda de un puesto dentro de un equipo fuerte, el punto en donde podrán iniciar su carrera hacia la fama. Así empezó Niki Lauda, apoyado por un banco austríaco y por una marca de pantalones vaqueros, dos firmas que arriesgaron mucho dinero en un piloto que en los primeros años de su carrera parecía ser uno más, sin las menores esperanzas de llegar a la cumbre.

En la temporada 86 de Fórmula 1 hay doce hombres sin piedad, doce pilotos de primer plano que tienen todas las cartas en su mano para dar mucha guerra. Son los pilotos que deben repartirse las victorias. Por orden de numeración en sus coches son:

1. **Alain Prost**, el campeón mundial en el 85, francés, treinta y un años. Ha corrido 89 Grandes Premios, de los que ha ganado 21. Su coche es un McLaren TAG Porsche. Los indicios apuntan a un nuevo éxito del pequeño piloto galo,



Alain Prost, vigente campeón mundial, puede revalidar su entorchado.



Michele Alboreto sabe dar la estocada en el momento crucial. Un día será campeón del mundo.



Nelson Piquet y Ayrton Senna, dos brasileños imparables. El primero, dos veces campeón mundial. El otro, gran revelación de los dos últimos años.

un magnífico futbolista que por llamar la atención no dudó en cortejar a Estefanía de Mónaco.

2. **Keke Rosberg**, campeón mundial en el 82, finlandés, treinta y seis años. Ha corrido 98 Grandes Premios, de los que ha ganado cinco. Su coche es un McLaren TAG Porsche. Es un personaje rubio, alto y fuerte, bastante arisco en su trato; un malabarista del volante que conduce su monoplaça con la misma facilidad con la que se maneja un coche de choque en la verbena.

5. **Nigel Mansell**, inglés, treinta y un años. Ha corrido 74 Grandes Premios de los que ha ganado dos. Su coche es un Williams-Honda. Es un tipo cabezota y obstinado, que no deja de acelerar ni durante sus sueños más profundos.

6. **Nelson Piquet**, campeón mundial en el 81 y en el 83, brasileño, treinta y cuatro años. Ha corrido 110 Grandes Premios, de los que ha ganado 13. Su coche es un Williams-Honda. Va como un avión, pero no impresiona nunca por su espectacularidad. Es un maestro que tiene una clase excepcional. Ojo a sus actuaciones, que pueden contarse por victorias.

7. **Elio de Angelis**, italiano, veintinue-

ve años. Ha corrido 104 Grandes Premios y ha ganado dos. Es un millonario que se vuelve loco por la música y el piano. En la calle es algo tímido, pero en la pista sabe ir a por todas como un poseso.

8. **Ricardo Patrese**, italiano, treinta y dos años. Ha corrido 128 Grandes Premios y ha ganado dos. Su coche es un Brabham-BMW. Es bueno, pero no tiene el genio de los campeones. Debe demostrar su valía para no perder el puesto a final de temporada.

12. **Ayrton Senna**, brasileño, veintiseis años. Ha corrido 30 Grandes Premios y ha ganado dos. Su coche es un Lotus-Renault. Es la gran revelación de los dos últimos años. Una estrella que no piensa más que en las carreras y las victorias. Con un volante en las manos es imparable. Ha ganado todos los campeonatos menores en los que ha participado.

25. **René Arnoux**, francés, treinta y ocho años. Ha corrido 96 Grandes Premios y ha ganado siete. Su coche es un Ligier-Renault. Es un mecánico que ha pasado por todos los peldaños antes de llegar arriba, muy valiente y que sabe ser amable con todo el mundo. Sus ojos, saltones como canicas, son un símbolo en la Fórmula 1.

26. **Jacques Laffite**, francés, cuarenta y cinco años. Ha corrido 167 Grandes

Premios y ha ganado seis. Es el «abuelo», el más agradable, el que mejor se lo pasa al volante; todavía tiene las cualidades y el valor de un chaval recién llegado.

27. **Michele Alboreto**, italiano, veintinueve años. Ha corrido 73 Grandes Premios y ha ganado cinco. Su coche es un Ferrari. Es el héroe italiano. Tímido en la calle y frío en la pista, sabe calcular todos los riesgos. Es como un torero de mucha clase que sólo da la estocada en el momento ideal. Será un día campeón del mundo.

28. **Stefan Johansson**, sueco, veintinueve años. Ha corrido 25 Grandes Premios. Su coche es un Ferrari. Aunque ha nacido en tierras frías, tiene un corazón ardiente; sus maniobras son de las que ponen a los espectadores de pie.

33. **Alan Jones**, campeón mundial en 1980, australiano, treinta y nueve años. Ha corrido 100 Grandes Premios y ha ganado 12. Su coche es un Lola-Ford. Es la gran incógnita del 86. Se despidió de las carreras con victorias y espera acumularlas en su reaparición.

Angel MARCO  
Fotos: Gigi CORBETTA



La línea roja marca el trayecto habitual de los F-1. Los números en rojo, las velocidades más habituales en cada punto y los negros, el punto kilométrico del circuito.

# Jerez se apuntó a la locura

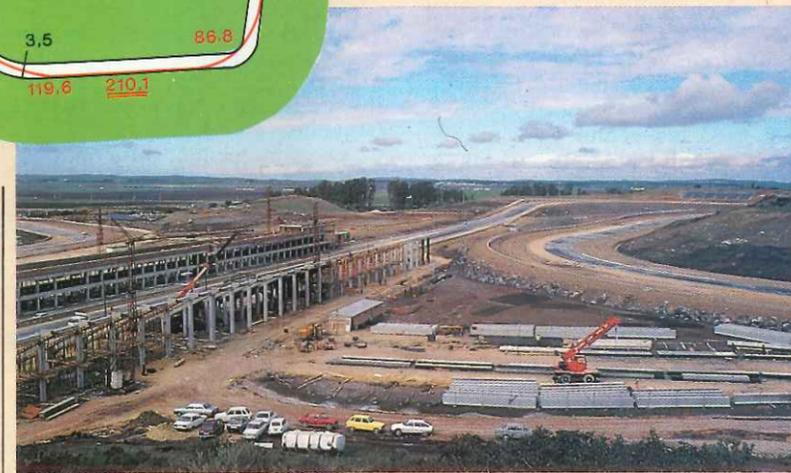
CUANDO 1985 veía la luz, se iniciaba la construcción del circuito de Jerez. Once meses después se celebraban las primeras pruebas, aunque su terminación aún necesita unos días más. El 13 de abril de este año se dará el banderazo de salida para la Fórmula 1, después de mucho tiempo de ausencia del calendario automovilístico español.

En estos momentos, cuando TRAFICO ha recorrido sus instalaciones, está construida la pista de carreras. El resto, «boxes», torre de control, gradas, aparcamientos y accesos, están en marcha para que a finales de marzo todo esté a punto y días después albergar la Fórmula 1, aunque como ya queda reflejado, el 8 de diciembre se desarrolló la primera competición, y antes del 13 de abril se correrá alguna otra carrera. Todo un récord, sin duda, conseguido gracias al tesón de estos andaluces, para quienes el circuito de Jerez es ya un sueño hecho realidad.

El circuito de Jerez tiene unas características muy modernas. No va a ser, desde luego, el más veloz, pero en sus pistas podrán alcanzarse los doscientos sesenta y cinco kilómetros/hora, lo que no está nada mal.

### Distribución

La torre de control está situada en el punto más alto de la topografía del terreno, para favorecer la visión total sobre el circuito. Se invitará a presenciar las pruebas desde esta torre a autoridades y personal muy restringido. Estará construida de hormigón armado, acristalada con carpintería metálica, constando de siete plantas y



Aspecto parcial del circuito. Estará a punto para la cita de abril.



La torre de control tendrá siete plantas.

sótano, con la siguiente distribución:

Planta sótano: cabinas de mando del ascensor y trastero.

Baja: vestíbulo general, núcleo de comunicación y servicios.

Primera y segunda: abiertas estrictamente para paso.

Tercera, quinta y sexta: plantas nobles compuestas por estanciamirador.

Cuarta: terraza-mirador y accesos verticales.

Por lo que se refiere al edificio de «boxes» hay que señalar que estará situado en el exterior de la recta de salida, separado de la pista por un arcén de dos metros y una plataforma de señalización, en fábrica de hormigón de 1,30 metros de ancho, defendida por un muro de hormigón de treinta y cinco centímetros de altura sobre calle de «boxes» y de un metro sobre arcén de pista. La calle de «boxes» constará de tres carriles y un ancho total de diez metros y medio. Al borde de esta calle se dispondrán los «boxes», con un ancho de cuatro metros y profundidad de diez metros, integrados en la planta baja del edificio, que tendrá dos plantas a lo largo de cuarenta y nueve pórticos de cuatro metros de ancho, a excepción de los cinco últimos, y alcanza una altura total de cuatro plantas de carrera. En otros cuerpos irán stands comerciales, servicios, recepción, sala de máquinas, télex, teléfonos y bar.

### Detalles

Los 4,218 kilómetros de recorrido podrán realizarse en un minu-



to, cincuenta y dos segundos y quince centésimas, a una media de 134,600 kilómetros a la hora, que es lo máximo en condiciones idóneas. Los doscientos sesenta y cinco se alcanzarán en el punto kilométrico 0,347. La velocidad mínima será de sesenta y cuatro kilómetros/hora en los puntos kilométricos 0,796; 2,133 y 4,054, donde están las curvas más cerradas del circuito, sin olvidar la del kilómetro 3,100, «bautizada» con el nombre de Angel Nieto, que también es pronunciada. Los pilotos tendrán que cambiar de marcha entre las veinte y las treinta veces, según las características de sus monoplazas. El circuito es prácticamente llano, por lo que el desgaste de los motores no será tan agudizado como en otros recorridos. La rampa máxima es de 5,1 por 100, en el punto kilométrico 0,517, con ocho metros de longitud. La pendiente máxima de bajada es de 3,5 por 100 en el punto 0,912, con noventa y tres metros de longitud. El peralte máximo es de 7,46 por 100 en los puntos 0,796; 2,133 y 4,054. Otros datos técnicos del circuito son sus once metros de ancho de pista y los seiscientos metros en la recta de salida. La capacidad será de cien mil personas, distribuidas de la siguiente manera: tri-

bunas, 4.000; gradas, 36.000, y pelouse, 60.000.

Para finalizar con los datos sobre el circuito, decir que existen dieciséis curvas, de ellas diez a la derecha y seis a la izquierda y que en la primera, tras la recta de salida, hay que meter la segunda para sacar el máximo rendimiento. El número máximo de coches en pista será de treinta y dos.

**Inversiones**

Al margen de las características técnicas, el interés se ha centrado en el tema económico. De entrada, la cifra de cien mil espectadores era impensable en España, pero se llegará a ellos con la Fórmula 1. Los aparcamientos tendrán una capacidad para treinta mil vehículos.

La construcción costará mil doscientos millones de pesetas, con una aportación del Consejo Superior de Deportes de ciento cincuenta millones, mientras el resto lo desembolsan el Ayuntamiento de Jerez y la Junta de Andalucía. El propietario del circuito es CIR-JESA (Circuito de Jerez Sociedad Anónima), una empresa constituida entre la Junta y el Ayuntamiento, siendo su primer presidente el alcalde jerezano, Pedro Pacheco.

La gran carrera, sin duda, será ese Gran Premio del día 13 de abril.

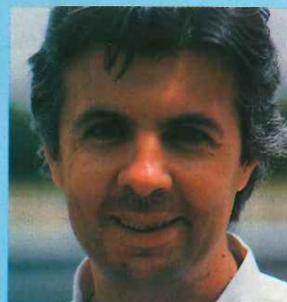
**Nono HIDALGO**  
Fotos: José RUBIO  
(Enviados especiales)

**Emilio de Villota:**  
«LENTO, PERO RAPIDO»

El circuito de Jerez no es, a juicio de Emilio de Villota, de alta velocidad, «pero, sin embargo, es rápido». En su trazado hay muchas curvas enlazadas «que permitirán tomarlas sin apenas levantar el pie del acelerador, lo que hará posible el pasarlas siempre al límite de la estabilidad de los vehículos. Curvas en las que se podrá entrar a velocidades entre ciento cincuenta y doscientos kilómetros/hora. Yo lo definiría como un circuito lento, pero rápido».

Por lo que respecta al apartado de la seguridad, nuestro «ex» de la Fórmula 1 asegura que «está entre los mejores del mundo. En este aspecto va ligado estrechamente al momento en el que se construye».

En cuanto a la importancia que pueda tener la vuelta a España del «circo», considera que beneficiará a muchos sectores, desde



los puramente turísticos a los deportivos, pasando por los aficionados y, por supuesto, de cara a que a corto y medio plazo salgan figuras en este campo. «Evidentemente facilita mucho el tener un circuito, como es importante que nazcan aficiones. Ahora mismo ya hay media docena de pilotos que en dos años podrían estar perfectamente preparados para competir, aunque para ello es necesario, además de un circuito, un claro apoyo económico, sin el cual es imposible pretender nada».



**Pedro Pacheco,**  
alcalde de Jerez:

«Será el circuito más seguro del mundo»

Que el «gran circo» de la Fórmula 1 retorne a España precisamente en Jerez, tras dura pugna con Barcelona por la concesión de «luz verde» al circuito, es algo que tiene más que satisfecho al alcalde de la ciudad de los vinos, Pedro Pacheco.

—Conociendo lo que es este deporte y lo que representa para una ciudad y su entorno contar con un circuito de velocidad —dice—, pueden ustedes imaginarse lo que será para Andalucía y para Jerez esta situación. Es lógico que una ciudad quiera lo mejor para sí. En esto coincidieron Barcelona y Jerez, e incluso otras. Se planteó la disputa, Jerez hizo la mejor oferta..., y se lo llevó.

—¿Qué puede suponer el circuito para Andalucía y para su ciudad?

—Supone albergar el acontecimiento deportivo más grande, tras la Olimpiada y los Mundiales de Fútbol, y, por lo tanto, aumentar el prestigio de Andalucía. El circuito de Jerez, el circuito andaluz, se convertirá, si hay suerte, en el más moderno y seguro del mundo.

—¿Cómo se prepara Jerez para la cita del 13 de abril?

—Dada la privilegiada situación en que se encuentra Jerez, centro neurálgico de la provincia de Cádiz, y gracias a contar con aeropuerto, autopista, ferrocarril, etcétera, creo que las dificultades quedarán reducidas. Mantendremos contacto con todos los hoteleros de la región y creemos que podremos albergar a todas las personas que acudan a presenciar este espectacular deporte.

—¿Cómo está previsto el tema del tráfico?

—Hay nombrada una comisión dentro del Comité de CIRJESA, que está estudiando a fondo cuanto se refiere al tráfico. Esperamos que todo transcurra con normalidad, siempre dentro de lo que supone el enorme incremento del tráfico en esas circunstancias.

**RAMON, con humor**



**VIEJAS GLORIAS**

**FORD MODELO A (1929)**



Carrocería sedan cuatro puertas, motor de cuatro cilindros, 3,3 litros, caja de cambios clásica de cuatro velocidades y marcha atrás, y frenos a las cuatro ruedas. La carrocería, de líneas muy agradables, imitaba a la de Lincoln, marca que a partir de 1922 fue absorbida por Ford y fabricaba automóviles de lujo y gran prestigio. A pesar de la gran crisis económica de los últimos años veinte, durante el período octubre 1927-marzo 1932 se vendieron cuatro millones ochocientos mil turismos de este modelo, cuando, por ejemplo, Chevrolet sólo logró vender dos millones en igual tiempo. El modelo A comenzó a fabricarse a continuación del célebre modelo T, durando su fabricación hasta 1932, fecha en la que se comenzó el modelo V8 y el B, de muy corta vida. El verdadero creador del Ford A fue el hijo de Henry Ford, Edsel, pues el padre se resistía a cambiar de modelo. En Europa se vio por primera vez en el Salón de Bruselas de 1928. Los colores originales fueron negro, azul acero, verde pino, gris, aurora y arena de Arabia, con las aletas siempre negras. (De la colección de Félix Lorenzo Rodríguez, de Salamanca.)

# ASÍ VEN

## EL Volkswagen PASSAT CL 1.8



NOTA MEDIA: **7,1**

### DATOS TECNICOS

#### MOTOR

**Posición:** delantera longitudinal.  
**Cilindros:** cuatro, en línea.  
**Cilindrada:** 1.781 c.c.  
**Alimentación:** carburador.  
**Carburante:** gasolina súper.  
**Depósito:** 60 litros.  
**Potencia máxima:** 90 CV a 5.200 r.p.m.

#### TRANSMISION

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

#### FRENOS

De disco en ruedas delanteras; de tambor en las traseras. Servofreno.

#### SUSPENSION

Independiente ruedas delanteras; semiindependiente en las traseras.

#### DIRECCION

**Tipo:** cremallera.  
**Diámetro giro:** 10,7 metros.

#### RUEDAS

**Llantas:** chapa, 5,5 x 13".  
**Neumáticos:** 185/70 SR 13.  
**Peso:** 985 kg. **Longitud:** 4,43 m. **Anchura:** 1,71 m. **Altura:** 1,38 m. **Maletero:** 415,7 dm. cúbicos. **Precio final:** 1.670.000 ptas.

### Motor 16

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

**Comentario:** El Passat CL 1.8 es un coche discreto, eficiente y maduro. Un coche que no deslumra por lo llamativo de sus soluciones, pero sí por su gran eficacia. Se trata de un coche ágil, fácil de conducir, con consumos reducidos, buenos frenos y acabado fenomenal. Entre los aspectos más desfavorables están la postura de conducción, que sólo se adapta bien a personas altas; la dirección, dura de maniobras, y la transmisión, que tiene un carácter demasiado ahorrativo, lo que hace preciso cambiar con más frecuencia de lo deseable.

#### LO BUENO

- Manejabilidad del cambio.
- Comportamiento.
- Calidad del acabado.

#### LO MALO

- Postura de conducción.
- Dirección dura y lenta.
- Carácter de la transmisión.

### EL PERIÓDICO

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

**Comentario:** Aunque fabricado en España por Seat, el VW Passat no ha perdido ni un ápice de su carácter de coche alemán, con todo lo que ello implica en cuanto a equipamiento, acabados y presentación. Su línea, retocada y mejorada desde este año, sigue ofreciendo el aspecto de pesada y maciza, pero resulta más agradable que antaño. En definitiva, se trata de un buen vehículo, resistente y que en conjunto ofrece muchos puntos interesantes entre ellos, un precio muy razonable.

#### LO BUENO

- Excelente habitabilidad.
- Caja de cambios suave y precisa.
- Elasticidad del motor.

#### LO MALO

- Equipamiento muy pobre.
- Línea pesada.
- Acabados espartanos.

### auto

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

**Comentario:** El Passat CL 1.8 es el único representante con motor de gasolina de la gama 86. El coche ha mejorado por la adopción de detalles en la carrocería, como para-rachoques más grandes, protecciones laterales de mayor tamaño, luneta trasera ampliada, frontal del Santana y pilotos traseros nuevos. En el interior, el asiento trasero abatible por mitades asimétricas es lo más novedoso. El coche roza los 180 km/h. y tiene un consumo muy aceptable.

#### LO BUENO

- Amplio y cómodo.
- Manejo del cambio.
- Estética mejorada.

#### LO MALO

- Equipamiento escaso.
- Desarrollos largos.
- Falta de opciones.

### autopista

Estética .....	6
Acabado .....	8
Habitabilidad .....	8
Comodidad .....	7
Instrumentación .....	6
Maletero .....	8
Accesorios .....	5
Luces .....	7
Estabilidad .....	8
Suspensión .....	7
Ruedas .....	7
Frenos .....	7
Potencia .....	8
Elasticidad .....	8
Cambio .....	8
Aceleración .....	8
Velocidad punta .....	7
Consumo .....	9
Seguridad .....	9
NOTA:	7,4

**Comentario:** La reciente remodelación que ha sufrido el coche, de aspecto siempre anticuado pese a no ser muy viejo y a su recentísima renovación, está en el acabado, su gran maletero y la seguridad. Por contra, resulta pobre su equipamiento, impropio de este coche y muy por debajo del de vehículos de la competencia de inferior precio y categoría. Tampoco está a la altura la suspensión, nada adaptada a la situación española.

#### LO BUENO

- Robustez y fiabilidad.
- Buena habitabilidad.
- Nivel sonoro bajo.

#### LO MALO

- Línea ya superada.
- Equipamiento pobre.
- Pobre instrumentación.

### EL PAIS

Estética .....	7
Acabado .....	7
Habitabilidad .....	6
Comodidad .....	6
Instrumentación .....	5
Maletero .....	7
Accesorios .....	3
Luces .....	7
Estabilidad .....	5
Suspensión .....	4
Ruedas .....	7
Frenos .....	5
Potencia .....	5
Elasticidad .....	6
Cambio .....	5
Aceleración .....	5
Velocidad punta .....	5
Consumo .....	6
Seguridad .....	7
NOTA:	5,6

**Comentario:** Lo mejor del coche, de aspecto siempre anticuado pese a no ser muy viejo y a su recentísima renovación, está en el acabado, su gran maletero y la seguridad. Por contra, resulta pobre su equipamiento, impropio de este coche y muy por debajo del de vehículos de la competencia de inferior precio y categoría. Tampoco está a la altura la suspensión, nada adaptada a la situación española.

#### LO BUENO

- Acabado.
- Amplio maletero.
- Seguridad.

#### LO MALO

- Equipamiento pobre.
- Suspensión.
- Aspecto anticuado.

## EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matriculas concedidas		Total vehiculos matriculados en febrero 86	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Ultimas matriculas enero	Ultimas matriculas febrero			
Alava	8345-H	8774-H	429	455	20
Albacete	6733-G	7077-G	344	502	150
Alicante	4140-AP	6337-AP	2.197	2.340	769
Almería	5904-I	6416-I	512	963	245
Ávila	2444-D	2605-D	161	194	32
Badajoz	0640-J	1142-J	502	904	251
Baleares	2727-AH	4007-AH	1.280	1.354	582
Barcelona	1266-HC	9419-HC	8.153	8.101	1.336
Burgos	6001-I	6470-I	469	498	24
Cáceres	1568-G	1949-G	381	529	119
Cádiz	5687-T	6615-T	928	1.723	705
Castellón	1665-N	2414-N	799	853	346
Ciudad Real	1894-I	2240-I	346	841	127
Córdoba	0130-O	0874-O	744	955	500
Coruña (La)	4607-AC	5897-AC	1.290	3.141	259
Cuenca	6459-D	6638-D	179	297	31
Gerona	3293-W	4448-W	1.155	955	217
Granada	5500-L	6260-L	760	1.146	491
Guadalajara	8811-C	8983-C	172	250	20
Guipúzcoa	2996-W	4040-W	1.044	1.240	108
Huelva	6343-H	6733-H	390	474	133
Huesca	0100-G	0379-G	279	311	52
Jaén	3797-I	4319-I	522	569	292
León	6987-L	7587-L	600	711	44
Lérida	3080-L	3612-L	532	698	69
Logroño	7231-G	7618-G	387	404	77
Lugo	9324-H	9759-H	435	311	70
Madrid	0925-GV	8782-GV	7.857	8.237	654
Málaga	4316-AB	5599-AB	1.283	1.811	746
Murcia	1272-X	2530-X	1.258	2.225	734
Navarra	6564-P	7492-P	928	819	101
Orense	5003-H	5392-H	389	486	44
Oviedo	9038-AG	0236-AH	1.198	1.301	139
Palencia	1686-E	1942-E	256	292	19
Palmas (Las)	1579-Y	3028-Y	1.449	1.420	214
Pontevedra	6767-W	7808-W	1.041	1.810	223
Salamanca	7206-H	7582-H	376	606	31
Santa Cruz	8918-V	0236-W	1.554	1.307	109
Santander	1056-N	1683-N	627	835	81
Segovia	4046-D	4231-D	185	212	14
Sevilla	8520-AH	0352-AJ	1.852	2.139	847
Soria	4474-C	4613-C	139	115	9
Tarragona	5285-P	6126-P	841	886	236
Teruel	3612-D	3803-D	191	215	37
Toledo	8850-I	9085-I	235	625	85
Valencia	6406-BV	9673-BV	3.267	3.939	1.434
Valladolid	3471-M	4056-M	585	870	42
Vizcaya	5139-AL	6839-AL	1.700	1.762	120
Zamora	2733-E	2960-E	227	400	24
Zaragoza	8456-V	9649-V	1.193	1.249	164
Ceuta	5667-C	5772-C	105	140	15
Melilla	8536-B	8621-B	85	106	34
<b>TOTALES</b>			<b>53.811</b>	<b>64.526</b>	<b>13.225</b>

### BOLETIN DE SUSCRIPCION GRATUITA

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

Don/doña .....  
 calle o plaza ..... núm. ....  
 código postal ..... población ..... provincia .....  
 profesión .....

Deseo recibir la Revista TRAFICO, editada por la Dirección General de Tráfico, a partir del mes de ..... de 1986.

..... a ..... de ..... de 1986.

Firma,

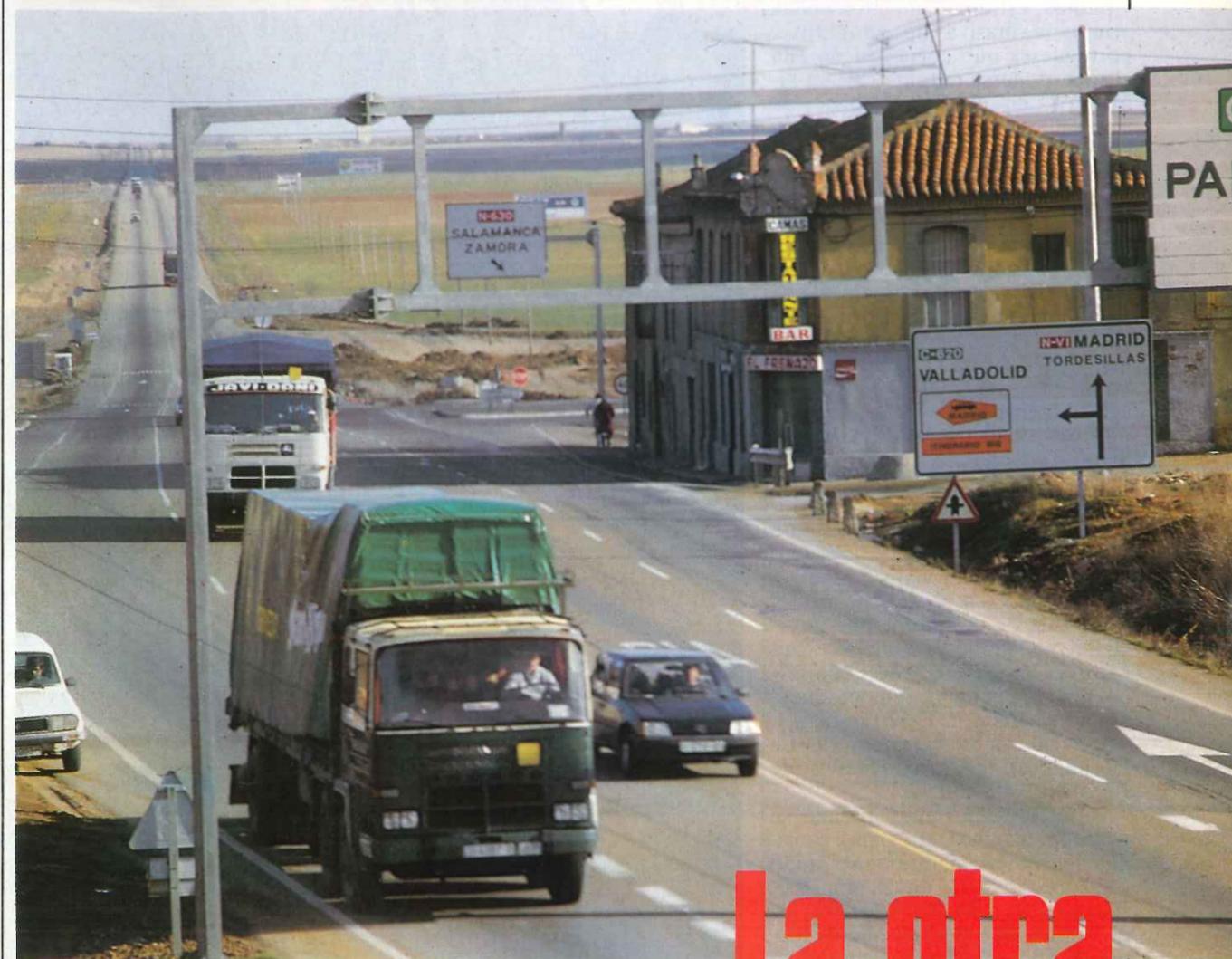
### A NUESTROS SUSCRIPTORES

Rogamos a nuestros suscriptores se abstengan de remitirnos boletines de renovación en tanto no hagamos indicaciones pertinentes en tal sentido. Seguirán recibiendo la revista con normalidad.

Asimismo, solicitamos a cuantos habitan en poblaciones con código postal, lo hagan constar en sus datos. De no hacerlo, no podremos atender su petición de envío.

kilómetro a kilómetro

## Adanero-Benavente, por las N-403, N-601 y C-620



Comienzo del itinerario alternativo en las proximidades de Benavente.

Probablemente, si ha rodado por alguna de estas tres carreteras de acceso a Valladolid, N-403, N-601 o C-620, usted habrá reparado en unas señales de nuevo cuño. Con una peculiar figura pentagonal de color naranja, con un automóvil en su interior sobre panel blanco, algunos ya las llaman el «supositorio» o, más macabramente, el «ataúd» y, aunque en España, exclusivamente en el itinerario citado, se utilizan por vez primera, en Europa tienen gran profusión y arraigo.

Cada cinco kilómetros jalonan una ruta alternativa a la carretera de La Coruña (N-VI). Recuerde estas fechas para su uso: verano, Navidad y Semana Santa, que coinciden, además, con el tránsito de portugueses por España. Evitará así las grandes retenciones que se producen en las travesías de Medina del Campo y Tordesillas.

# La otra carretera de La Coruña

Obras de acondicionamiento de un tramo de la carretera, con anuncio de su finalización para este año.

La carretera de La Coruña (N-VI) sufre, en determinadas fechas y puntos, estrangulamientos por la afluencia masiva de emigrantes portugueses que coinciden en ella al superponerse durante casi un kilómetro, en el casco urbano de Tordesillas, la N-620, denominada también «Ruta de los portugueses», para abandonarla definitivamente después de atravesar el cuello de botella del puente sobre el río Duero.

Los períodos conflictivos en los que nuestros vecinos peninsulares pasan por nuestro territorio, procedentes de países europeos en los que tienen fijada su residencia laboral, son los meses de julio y agosto, principalmente, y, con menos intensidad, Navidad y Semana Santa.

Para aliviar el colapso circulatorio, la DGT ha establecido un itinerario alternativo, debidamente señalizado que, con 27 kilómetros más de los que el viajero recorrería utilizando la N-VI, encauza el tráfico desde Adanero, por la N-403, a Valladolid y, desde esta ciudad, por la carretera de León (N-601) hasta Becilla de Valderaduey, donde se toma la C-620 para volver a salir a la carretera de La Coruña en las proximidades de Benavente.

A finales del verano pasado se puso en marcha este plan, consiguiéndose descongestionar el nudo de Tordesillas en un 18 por 100. El propósito de los responsables del tráfico es conseguir que, al menos, el 50 por 100 de los automóviles que utilizan la carretera de La Coruña pasen al itinerario «bis» por Valladolid. Cada cinco kilómetros, señales informativas del itinerario alternativo jalonan el recorrido. Es un total de 187 kilómetros en el que se utilizan dos carreteras nacionales y una comarcal, en un estado francamente bueno. No obstante, la revista TRAFICO, en su recorrido, ha encontrado alguna dificultad que, por otra parte, ya está en vías de solución.

Otra particularidad a destacar es que el actual itinerario alternativo puede verse reducido en varios kilómetros de recorrido cuando finalicen las obras que se están realizando en la C-612 y que desde Medina de Rioseco hasta Villalpando serviría de enlace con la N-VI para cerrar el circuito.



Cada cinco kilómetros, la señal de itinerario «bis» guía al viajero.

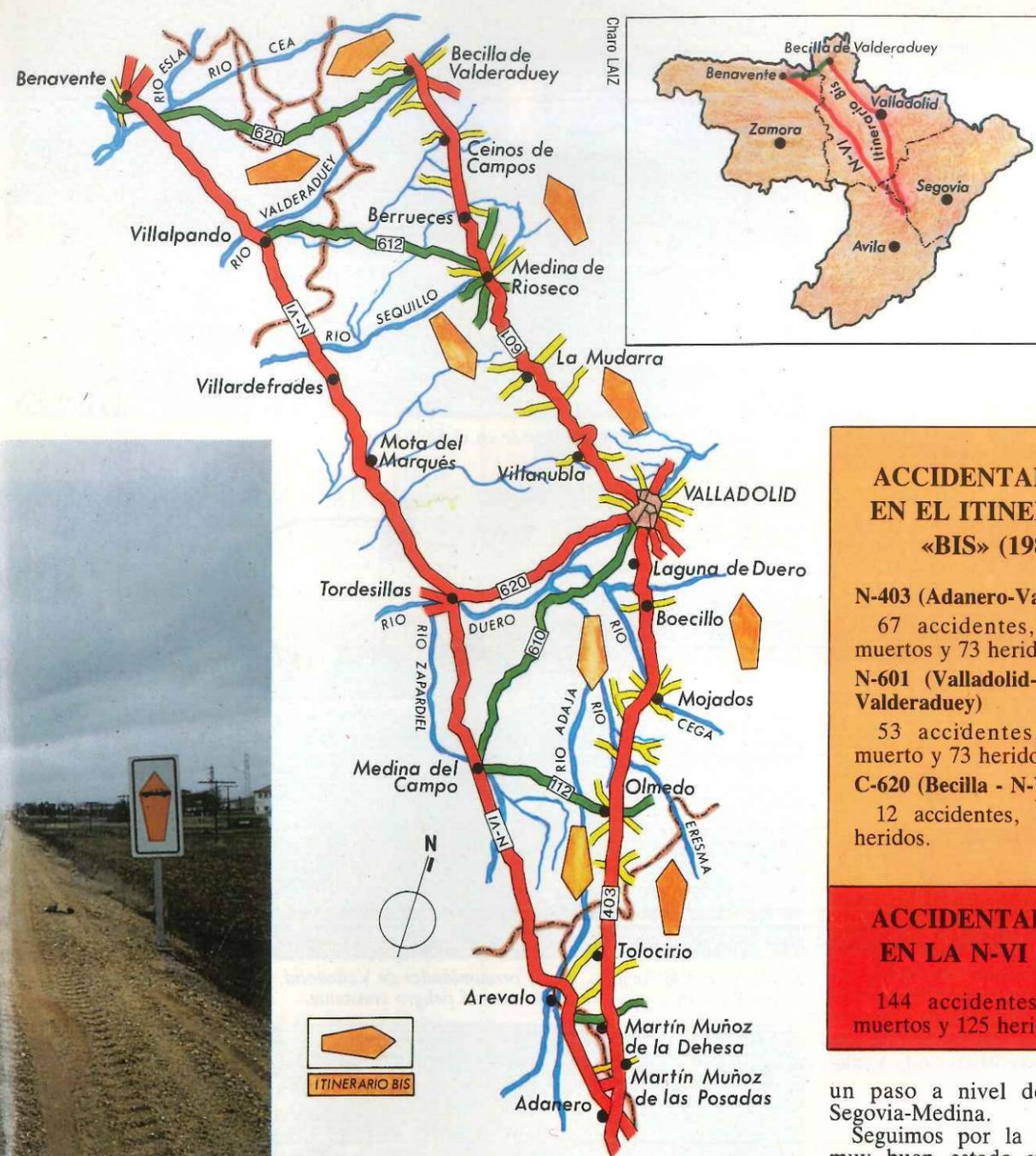
### Adanero-Valladolid por la N-403

**Km. 107:** Iniciamos el recorrido abandonando el gran corredor que conduce a Galicia por la carretera de La Coruña y tomamos la N-403 (Toledo-Valladolid) en Adanero. El estado del pavimento es bueno, aunque los arcenes no están pavimentados.

**Km. 113:** Después de rodar brevemente por la provincia de Avila, entramos en tierras segovianas. Todo el recorrido transcurre en

plena meseta castellana, sobre llanuras inmensas, lo que facilita el trazado rectilíneo de la carretera, que se rompe en contadas ocasiones. Los pocos desniveles orográficos de las características lomas provocan, pocas veces, algún cambio de rasante en la carretera, pero suelen ser tan suaves que no necesitan prohibición de adelantamiento.

**Km. 116:** Un cartel del MOPU anuncia las obras de acondicionamiento de la carretera en 33 kilómetros, con una inversión de 636,2



### ACCIDENTALIDAD EN EL ITINERARIO «BIS» (1985)

- N-403 (Adanero-Valladolid)**  
67 accidentes, con dos muertos y 73 heridos.
- N-601 (Valladolid-Becilla de Valderaduey)**  
53 accidentes, con un muerto y 73 heridos.
- C-620 (Becilla - N-VI)**  
12 accidentes, con cinco heridos.

### ACCIDENTALIDAD EN LA N-VI (1985)

144 accidentes, con 17 muertos y 125 heridos.

millones de pesetas. El pavimento aquí es el peor del recorrido. Dos máquinas trabajaban en las obras de explanación y, aunque se anuncia su finalización para este año, no nos pareció detectar un ritmo lo suficientemente acelerado como para que ello sea posible.

**Km. 120,5:** Hay una curva a la derecha, ascendiendo, y a continuación curva y contracurva con paneles direccionales para bordear la población de Montuenga.

**Km. 128:** Atravesamos San Cristóbal de la Vega. Más adelante encontramos un cruce de caminos vecinales de los que hay varios en el

recorrido, sin que presenten ningún tipo de problema para la seguridad.

**Km. 138,4:** Después de entrar en la provincia de Valladolid pasamos por uno de los pocos cambios de rasante, y un kilómetro más adelante por otro. Vemos señales de animales sueltos.

**Km. 146:** Finaliza el tramo de previsión de obras y rodamos por un tramo en excelente estado, de reciente inauguración, aunque los arcenes, como reza una señal, están sin compactar. A continuación entramos en Olmedo, donde hay

un paso a nivel del ferrocarril Segovia-Medina.

Seguimos por la carretera, en muy buen estado y siempre en grandes tramos rectos, con los arcenes ya compactados.

**Km. 164,5:** Travesía de Mojadós, cuyo casco urbano queda a la derecha, y poco después pasamos sobre uno de los afluentes del Duero, el río Cega, donde nos cruzamos con una dotación de la Guardia Civil de Tráfico.

**Km. 176,8:** De nuevo encontramos los arcenes sin compactar y entramos en Boecillo, cuya travesía, ascendiendo en curva, está limitada a 60 km/h.

**Km. 182:** Laguna de Duero es una importante población cuya travesía presenta una isleta central

que regula las intersecciones con las distintas calles. A partir de aquí se aprecia un aumento notable de la circulación por la proximidad de Valladolid. No obstante, hay un doble carril para la circulación que se dirige a la capital.

**Km. 185,8:** En un corto tramo de carretera existen dos cruces con raqueta, por los que acceden y salen diariamente de la factoría de Renault más de 20.000 empleados. En poco más de un kilómetro se produjeron el pasado año siete accidentes. Estos dos cruces están regulados por semáforos, aunque sólo funcionan en las horas punta de entrada a la fábrica: de 5 a 7 de la mañana y de 13,30 a 15,30, para cortar a intervalos la circulación de la N-403.

La Renault de Valladolid ha preparado un proyecto de regulación y está dispuesta a colaborar económicamente con el MOPU. La posible solución consistiría en unir las carreteras N-403 y N-601 en dos puntos próximos a la fábrica. No obstante, se está a la espera de la próxima realización de la circunvalación de Valladolid que encauce fuera del casco urbano el tránsito que proviene o se dirige a Salamanca, Palencia, León, Soria y Noroeste de Valladolid. Los estudios del Ayuntamiento y del MOPU están pendientes de adjudicación.

**Km. 190:** Estamos en Valladolid. El cruce del Paseo Zorrilla con García Morato es muy conflictivo, y para evitar el paso por la plaza de San Bartolomé se desvía el tránsito por el puente de Sánchez Arjona. A lo largo de la travesía observamos abundantes señales de «itinerario alternativo», que facilitan la conducción.

### Valladolid-Becilla de Valderaduey por la N-601

**Km. 193:** Por la variante de León salimos a una nueva carretera, la N-601, que continúa el itinerario alternativo a través de dos carriles para cada sentido durante seis kilómetros. Durante otros dos más hay un carril para vehículos lentos. Es una carretera con buen firme y prosiguen los tramos rectos y llanos.

**Km. 205:** Circundamos el aeropuerto y la Base Aérea Militar de Villanubla, y diez kilómetros más adelante dejamos a la derecha la



La rectitud de la carretera se pierde en el horizonte.



Los accesos a la Renault, en las proximidades de Valladolid, esperan la consecución de un proyecto que evite el peligro constante.



La Guardia Civil de Tráfico ejerce eficaz vigilancia en todo el recorrido.

subestación eléctrica de La Mudarra.

**Km. 227:** Cruce con la C-612, que lleva a Palencia, en el que detectamos la presencia de la Guardia Civil de Tráfico. A continuación entramos en Medina de Rioseco. En el futuro, cuando acaben las obras de la C-612 entre Medina de Rioseco y Villalpando, el itinerario alternativo transcurrirá por esta carretera.

**Km. 234:** Cruce con la C-611 a Villalón de Campos y Palencia. Más adelante, en los kilómetros 238 y 241, hay dos curvas que pueden resultar peligrosas debido a que los tramos rectos que las preceden permiten grandes velocidades.

**Km. 249,5:** Una señal de limitación de velocidad a 70 y, a continuación, otra a 50 preceden la entrada a Ceinos de Campos, a donde se llega casi de improviso, por estar la población en curva y cambio de rasante.

**Km. 258,4:** A la derecha, la N-610 a Palencia, por la que acceden los emigrantes portugueses que se dirigen al Norte de Portugal. Seiscientos metros más adelante Becilla de Valderaduey, punto en el que abandonamos la N-601, por la que continúa el tráfico que se dirige al alto Portugal, Galicia, Asturias y Santander.

### Becilla de Valderaduey-Benavente por la C-620

La intersección de la que arranca la C-620 para ir al encuentro de la N-VI es peligrosa. No hay ninguna previsión de actuación sobre el cruce, aunque el destacamento de la Guardia Civil de Tráfico de Medina de Rioseco ejerce allí estrecha vigilancia.

Por la nueva carretera circula abundante tráfico, sobre todo pesado, y en fechas punta los portugueses que se dirigen a la zona centro de su país.

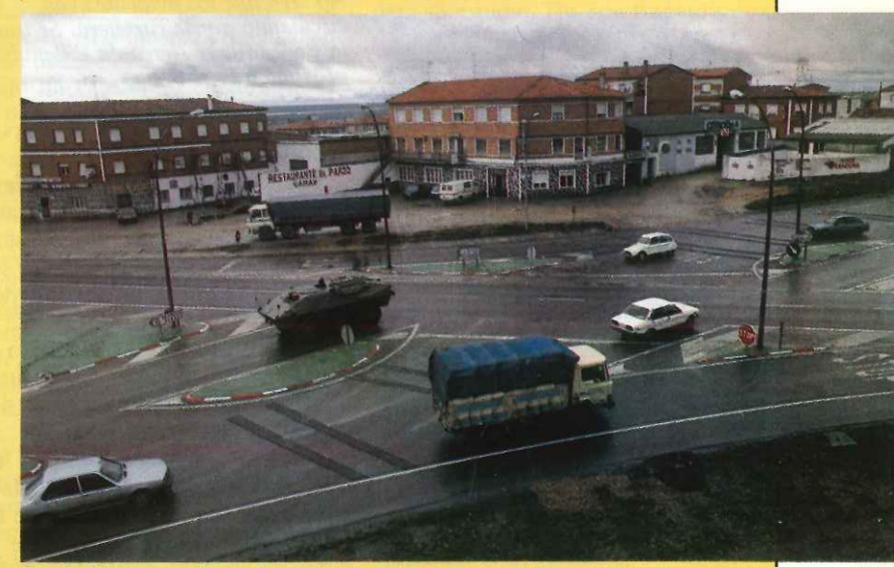
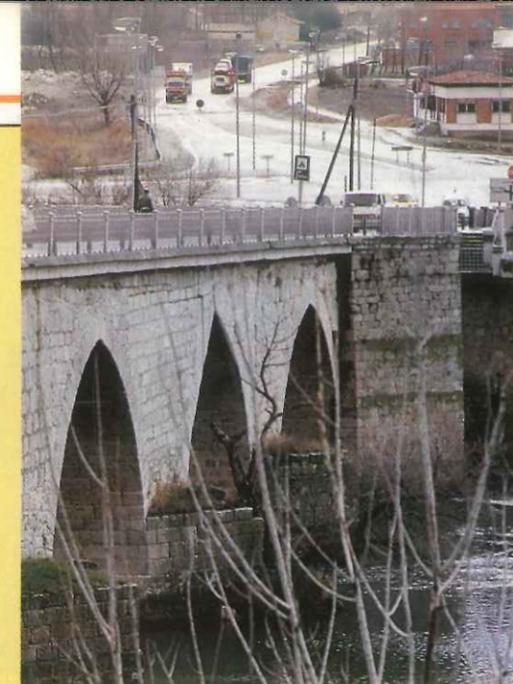
**Km. 37:** Los primeros kilómetros se encuentran en excelente estado, producto de obra nueva, e incluso con arcenes pavimentados.

**Km. 33:** Desde aquí los arcenes no están pavimentados y el firme, sin ser malo, tiene peor calidad.

**Km. 24,7:** Entramos en la provincia de Zamora tras dejar atrás Valdunquillo, cuya travesía, en

Medina del Campo y Tordesillas

Los «tapones» de la N-VI



Tordesillas es un foco de conflictos circulatorios alimentado por tres intersecciones, el paso de portugueses y un puente con poca capacidad.

Medina del Campo y Tordesillas son dos enclaves conflictivos para el tráfico, y el principal motivo de la creación de un itinerario alternativo.

La primera población tiene una larga y estrecha travesía, en la que inciden las carreteras N-VI, C-112 y dos carreteras locales. Está regulada por semáforos. Durante los últimos años se produjeron 53 accidentes, con un saldo de 34 heridos.

En Tordesillas confluyen, además de la N-VI, la N-620, llamada «de los portugueses»; la C-611 y la N-122. En pleno casco urbano existen tres nudos de cruce y, además, el puente sobre el río Duero, con un carril para cada sentido, que admite una capacidad máxima de 1.000 vehículos a la hora. En días «calientes», en los que se suma el tránsito de portugueses, las intensidades de circulación sobrepasan los 24.000 vehículos diarios, lo que da idea del problema.

Durante los tres últimos años se produjeron en Tordesillas 62 accidentes, resultando tres muertos y 56 heridos.

En la actualidad hay dos proyectos aprobados, de los cinco diseñados por el MOPU, sometidos a información pública, en los que se contempla la construcción de un nuevo puente que aleje la N-620 de la población.



No crea que los aviocares van circulando por la carretera. Se trata de la Base Militar Aérea de Villanubla, próxima a la N-601.



Fin del itinerario «bis», en el kilómetro 257 de la carretera de La Coruña.

curva, es estrecha y breve. Estamos siguiendo una carretera con abundantes cambios de rasante, suaves y distantes. Pasamos por Villanueva del Campo, Quintanilla del Molar, Fuentes de Rapel y Castrogonzalo, para llegar al kilómetro 0 en su intersección con la carretera de La Coruña. Es un cruce conflictivo, por la gran intensidad de tráfico que en él confluye.

Hemos totalizado, desde Adanero, 187 kilómetros, 27 más que si hubiéramos seguido la N-VI. Sin embargo, hemos evitado dos puntos conflictivos: Tordesillas y Medina del Campo. El primero, en época de tráfico de portugueses, es un infierno.

Además, el estado general de las carreteras que hemos seguido en este itinerario «bis» es bueno, si exceptuamos el primer tramo en obras de la provincia de Segovia, y su pavimento está en perfectas condiciones, con una adecuada señalización y vigilancia, sin olvidar

la casi total ausencia de curvas y cambios de rasante.

Por otro lado, las travesías de las pocas poblaciones que se asientan en el recorrido no presentan especiales problemas para la seguridad, ni siquiera la de Valladolid, por los desvíos existentes. El problema que presenta el acceso a la Renault está en vías de solución, así como la circunvalación de la capital vallisoletana.

No obstante, se aprecian unas intensidades medias de circulación relativamente elevadas, sobre todo desde Olmedo, alcanzándose una cifra de 16.000 vehículos diarios. Este problema de intensidad circulatoria es, en cualquier caso, semejante en los puntos que se pretenden evitar —Medina del Campo y Tordesillas—, que además cuentan con el agravante de que se producen en pleno casco urbano con las consiguientes retenciones y lento goteo de vehículos.

**José Ignacio RODRIGUEZ**

Fotos: **Miguel GARROTE**  
(enviados especiales)

#### Fe de erratas

Como nuestros lectores habrán sagazmente observado, en el texto de nuestro reportaje del número de febrero, sobre la ruta de Las Alpujarras, se deslizó un importante error. Hablábamos de la C-333, cuando en realidad se trataba de la C-332, tal como recogía perfectamente el gráfico. Rogamos sepan disculparnos.

## Arte a pie de carretera

Siguiendo el itinerario que venimos recomendando, es aconsejable, para el viajero sin prisas y amante del arte, hacer algunas paradas en el camino.

**Olmedo:** A 42 kilómetros de Valladolid, esta bella ciudad ofrece al viajero su historia y su arte. Aún se pueden contemplar restos de murallas medievales, las iglesias mudéjares de San Andrés y San Miguel, ambas del siglo XIII. La capilla de la Mejorada fue en el siglo XIV ermita, luego convento de terciarios franciscanos y, ya en el siglo XV, monasterio de Jerónimos. La iglesia de San Juan guarda un «Cristo en la columna», de Alonso Berruguete. Desde aquí se pueden hacer excursiones a Coca, Guadarrama y otras interesantes poblaciones.

**Boecillo:** Después de dejar Mojados, a orillas del Cega, entramos en Boecillo, en la Tierra de Pinares, donde se halla asentado el convento de El Abrojo.

**Valladolid:** Dejando atrás Laguna de Duero, a orillas del Pisuerga, próxima ya la confluencia de este río con el Duero, entramos en Valladolid. Abierta a los aires de Castilla en la planicie de la Meseta Norte, Valladolid es rica en historia. Llegó a ser capital del Imperio español en el siglo XVII.

**Medina de Rioseco:** Es una población que contó en el siglo XVI con uno de los mercados españoles más importantes. Son típicas las procesiones de Semana Santa.

**Berrueces:** Pequeña población, con una iglesia del siglo XVI de tres naves de igual altura. Tiene un retablo renacentista con pinturas del círculo de Juan de Borgoña y esculturas de Pedro Bolduque.

**Ceinos de Campos:** Iglesia de la Orden de los Templarios, con tres naves de estilo mudéjar y retablo barroco.

**Becilla de Valderaduey:** Existen restos importantes de una calzada romana, con un puente sobre el río.

**Valdunquillo:** Pequeña población, con un antiguo palacio perteneciente a los Duques de Alba.

## AUTOESCUELAS:

La Comisión Gestora inició ya la «recta final»

## EL CONGRESO, EL 30 Y 31 DE MAYO

EL Primer Congreso Nacional de la Enseñanza de la Conducción, en el que las autoescuelas españolas analizarán a fondo su problemática, codo a codo con la Administración, ya tiene fechas. Se celebrará en el Palacio de Congresos y Exposiciones de Madrid, los próximos días 30 y 31 de mayo, y a él asistirán cerca de dos mil profesionales del sector, que debatirán un programa estructurado en cuatro sesiones de trabajo.

La Comisión Gestora del Primer Congreso Nacional de la Enseñanza de la Conducción ha celebrado una nueva reunión en Madrid, durante el pasado mes de febrero, en la que

se perfilaron ya los primeros detalles de la «recta final» de cara a la celebración del mismo, que tendrá lugar el 30 y 31 de mayo en el Palacio de Congresos y Exposiciones capitalino. En la referida reunión se analizaron aspectos relativos a la estructuración de las sesiones de que constará el Congreso, así como a la presentación de las ponencias a desarrollar, y se prefijó un calendario en torno a la definitiva elaboración de las mismas. Esta elaboración, por otra parte, se encontraba ya muy adelantada en su fase provincial.

En cuanto al programa del Congreso, se fijaron definitivamente cuatro sesiones de trabajo: el día 30 de mayo, en la jornada matutina, se estudiará «La legislación aplicable a las Escuelas de Conductores»; por la tarde, «Las Escuelas de Conductores como empresas. Problemática financiera. Las relaciones socio-laborales». Y el día 31, por la mañana, «Las Escuelas de Conductores como centros docentes», y en la sesión vespertina, resumen, conclusiones y clausura.

A la hora de ver la luz este número de TRAFICO, ya habrá vencido el plazo de remisión a la Dirección General de Tráfico de las conclusiones que sobre las ponencias presentadas se han realizado a nivel provin-

cial. Dichas conclusiones o ponencias provinciales quedarán refundidas antes del 19 de abril, para ser remitidas antes del día uno de mayo a todos los miembros de la Comisión Gestora, los cuales recibirán asimismo todas las ponencias primitivas, para su estudio. De este trabajo saldrán los documentos-base o ponencias definitivas a presentar y defender en el curso del Congreso, los cuales serán igualmente puestos en poder de todos los profesionales que hayan sido inscritos en el mismo. Estos tendrán, por otra parte, un plazo que vencerá el 15 de mayo para presentar las enmiendas a los documentos-base o ponencias.

Si bien el Congreso está abierto a absolutamente todos los profesionales del sector de las autoescuelas españolas, se calcula que asistirán al mismo alrededor de dos mil personas, cifra que de algún modo viene determinada fundamentalmente por razones de espacio físico.

El plazo de inscripción de participantes, que se realizará a través de las Jefaturas Provinciales de Tráfico, finalizará el próximo día 10 de abril y para su inscripción tendrán prioridad todos quienes hayan tomado parte en la elaboración de ponencias en el ámbito de cada provincia.



## CUENTA ATRAS

**10 marzo:** fin del plazo de remisión de conclusiones provinciales a la DGT, para su examen por la Comisión Gestora.

**10 abril:** fin del plazo para la solicitud de inscripción en las Jefaturas Provinciales de Tráfico.

**19 abril:** fin del plazo para la refundición de las ponencias provinciales.

**1 mayo:** fin del plazo para remisión de las ponencias refundidas a todos los miembros de la Comisión Gestora.

**15 mayo:** fin del plazo para la presentación de enmiendas a las ponencias definitivas.

**30 mayo:** primera jornada del Congreso. Sesión matinal: «La Legislación aplicable a las Escuelas de Conductores». Sesión vespertina: «Las Escuelas de Conductores como Empresas».

**31 mayo:** segunda jornada. Sesión matinal: «Las Escuelas de Conductores como Centros Docentes». Sesión vespertina: Resumen, conclusiones y clausura.

### Asociación Provincial de Madrid

#### Daniel Victoria, reelegido presidente

Recientemente se han celebrado nuevas elecciones a la presidencia de la Asociación Provincial de Autoescuelas de Madrid, en el curso de las cuales fue reelegido como presidente Daniel Victoria Medina.

En las elecciones a Junta General venció la candidatura encabezada por el señor Victoria, frente a la de Francisco Jiménez. Posteriormente, la nueva Junta eligió al nuevo presidente, cuya junta directiva es la siguiente: vicepresidente, Miguel Angel Sanz Chozas; secretario, Valeriano Manzanero Ocaña; tesorero, Felipe Cogolludo Cogolludo, y vocales, Antonio Fuertes Covarrubias, Juan Manuel Pérez Calvo y Ricardo Cano García.

Uno de los primeros acuerdos adoptados por el nuevo equipo gestor es el de ir hacia una reforma de los estatutos, con dos puntos esenciales: elecciones cada cuatro años (actualmente, lo eran cada seis) y conseguir que se vote por empresario y no por número de escuelas de cada uno de ellos.



Luis Solana, presidente de Telefónica, bromeó en torno al elevado peso de la escultura que representaba el premio.

**En reconocimiento al apoyo a la seguridad vial**

**TRAFICO entregó sus trofeos 85**

ONCE personas y entidades de la vida española recibieron, en el curso de un acto celebrado el pasado mes de febrero, los premios que anualmente concede la Dirección General de Tráfico a quienes le han prestado una mayor ayuda en el intento de lograr una mayor seguridad en nuestras carreteras y vías urbanas. Asimismo, dentro del mismo acto se celebró también la llegada al suscriptor número 100.000 de nuestra revista, cifra alcanzada en tan sólo siete meses de vida.

Los galardonados, que recibieron una estatuilla realizada por el escultor Claudio Favier, fueron los siguientes:

**Miguel Muñoz**, seleccionador nacional de fútbol, por su generosa colaboración en el programa-piloto de la serie televisiva «Así fue, así lo cuenta», en el que reconoció con gran sinceridad el error que le supuso un grave accidente en carretera. Ausente el señor Muñoz por motivos profesionales, recogió su distinción Fernando Navarrete, realizador de la referida serie.

**Jesús del Pozo**, amigo personal del cantante Stevie Wonder, por el apoyo prestado, a través de la firma discográfica RCA, para que el «monstruo» de la canción moderna protagonizase el tan popular «spot» de televisión «Si bebes, no conduzcas».

**Antonio Fraguas**, «Forges», por la respuesta humorística que, dentro del mejor sentido, dio a lo largo de 1985 a los temas relacionados con el tráfico.

**Diario Sur**, de Málaga, por los espacios dedicados en sus páginas a los temas de educación vial escolar, la publicación de suplementos y convocatorias de concursos de la DGT. Recibió



Con el ministro del Interior, la Junta Directiva de la Asociación Provincial de Autoescuelas de Madrid, también galardonada.



Diversos profesionales de la radio recibieron sendas medallas, personalizándose así en ellos el reconocimiento de la DGT al medio. En la fotografía, premiados y presidencia, junto al niño protagonista de algunas de las campañas de Tráfico.

el premio Pedro Luis Gómez, redactor del rotativo malagueño.

**Diario El Correo Español-El Pueblo Vasco**, de Bilbao, por los espacios dedicados a los problemas de tráfico y la publicación del suplemento sobre la educación vial escolar. Se hizo cargo del trofeo su redactor jefe, José Luis Peñalva.

**Caja de Ahorros de Madrid**, por su ayuda, en una situación difícil, para que se mantuviese el funcionamiento informático y de teleproceso del tráfico en toda España. Recogió el premio su director general, Mateo Ruiz Oriol.

**Junta Directiva de la Asociación Provincial de Autoescuelas de Madrid**, por

su espíritu de colaboración amplio y abierto, fundamental para adoptar decisiones de mejora en la enseñanza de la conducción, no sólo en favor de Madrid, sino de todo el ámbito nacional. El trofeo fue recogido por su presidente, Daniel Victoria.

**La Radio española**, en términos generales, por la colaboración de todas las emisoras nacionales en los objetivos en materia de educación, seguridad e información vial.

**Empresa Nacional de Autocamiones (ENASA)**, por la hospitalidad demostrada, gracias a la cual no se interrumpió el servicio al público de la Jefatura Provincial de Madrid, cuyo edificio su-



El alcalde de Salamanca, Jesús Málaga, premio a los desvelos de un ayuntamiento español en favor de la seguridad y la educación vial.



«Forges», con su habitual maestría humorística, agradece su premio.



José Barrionuevo, Rafael Vera y José Luis Martín Palacín comentan algunos aspectos de nuestra revista. En segundo plano, en el centro, Rafael del Río.



Mateo Ruiz Oriol, director general de la Caja de Ahorros de Madrid, saluda al ministro del Interior poco antes de recibir la distinción.

frío importantes problemas de edificación. La distinción fue recogida por Jorge Giorgi, como representante de ENASA.

**Ayuntamiento de Salamanca**, por su excepcional ayuda para hacer posible el Centro Superior de Educación Vial, así como para conseguir la realización del Museo del Automóvil. Recogió el trofeo su alcalde, Jesús Málaga.

**Compañía Telefónica Nacional de España**, por la constante e importante colaboración en numerosas acciones llevadas a cabo durante 1985, sin la cual no hubiesen alcanzado el éxito perseguido. El premio fue recogido por su presidente, Luis Solana.

Por otra parte, profesionales de la información radiofónica recibieron diversas medallas en reconocimiento a su labor.

El acto estuvo presidido por el ministro del Interior, José Barrionuevo; el subsecretario del mismo departamento, Rafael Vera; el director general de Tráfico, José Luis Martín Palacín, y el de la Policía, Rafael del Río, y el general inspector del Cuerpo de la Policía Nacional, Félix Alcalá Galiano.



**Carlos Venero, nuestro suscriptor 100.000**

**«ES NECESARIO ESTAR INFORMADO»**

Carlos Venero Sánchez, un ingeniero técnico topógrafo que tiene permiso de conducir desde 1961, es, porque así lo quiso el azar, el suscriptor número 100.000 de nuestra revista, que conoció «gracias a un compañero de trabajo que la había recibido. La miré y me interesó. Recuerdo que hablaba de las inspecciones a realizar por los coches de cierta antigüedad. Me pareció que merecía la pena suscribirse, porque es necesario estar informado».

—¿Y, en general, qué opinión le merece la publicación?

—Creo que, tratándose de una revista de divulgación, tiene un buen contenido. Me parece muy bien la parte que se dedica a las cartas, a la crítica y sugerencias. Ofrece una vía muy importante de participación. En cuanto a cómo puede educar al lector y conductor, es una cuestión muy difícil de medir. Que la lea no quiere decir que se concencie siempre con los problemas de seguridad. De cualquier forma, como instrumento de prevención y divulgación, insisto en que, me parece una revista muy interesante.

—¿En qué aspectos se podría mejorar?

—Así, de repente, me parece difícil contestar, pero creo que se podría hacer más hincapié en recordar ciertos artículos del Código, así como en determinadas señales e informar sobre nuevas normas.

—¿Es usted muy viajero?

—Hago unos veinticinco mil kilómetros al año, generalmente por España. Pero el año pasado estuve en Suecia y aquello no tiene nada que ver con lo nuestro. ¿Cómo tienen señalizadas las carreteras en todos los aspectos?

Ha tenido dos accidentes —«uno por mi culpa, regresando de los «sanfermines» y por contemplar el paisaje, y otro porque se me cruzó un «seiscientos» en Alcalá de Henares»— y es un conductor «preocupado por la seguridad».

Pero Carlos Venero también tiene sus quejas; por ejemplo, «la trampa del radar escondido. Me han llegado a sancionar en Ventas de San Antonio (N-IV), por ir a 72 por hora habiendo limitación a 60. No es una travesía de población, ¿eh? Y más adelante no había agentes, a pesar de que el follón de tráfico era impresionante... Creo que antes es ayudar y después, sancionar».



# CONducir MEJOR

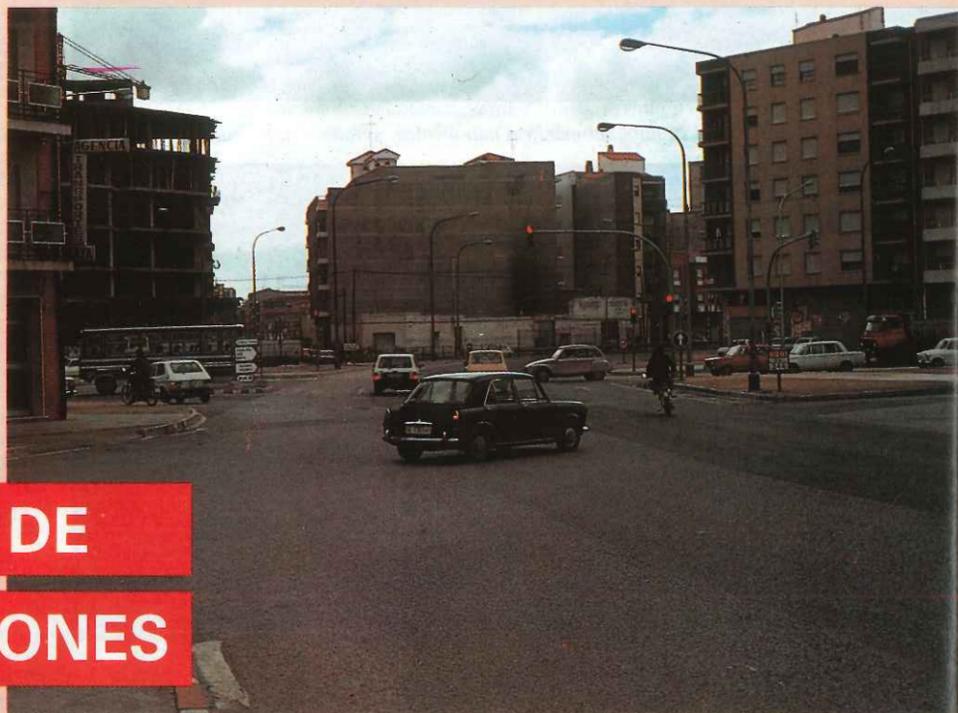
**U**NA vez concluida la fase de aproximación que detalladamente se estudiaba en el artículo anterior, se accede a la posición de entrada o punto de encuentro de la vía por la que se circula con la transversal.

Esta posición es el lugar crítico, por concatenarse dos circunstancias decisivas en el franqueo de una intersección, en especial cuando no está regulada semafóricamente.

Por un lado, para obtener una información completa que ayude a valorar la intersección adecuadamente y franquearla sin ocasionar situaciones de riesgo o entorpecimiento, deberá efectuarse una observación de todo el entorno de la intersección, que resultará compleja por tenerla que realizar en un tiempo breve.

Por otro, y después de esa valoración, habrá que tomar la decisión, también de un modo diligente, de detenerse, reanudar la marcha o proseguir.

Para que esa observación resulte fiable y no abandonada a la improvisación de un proceso desordenado e incompleto, es conveniente sistemati-



## FRANQUEO DE INTERSECCIONES

zarla por medio de la aplicación de la regla de seguridad: POSICION (P) - VELOCIDAD (V) - OBSERVACION (O).

Al aplicar el primer paso se buscará la POSICION (P) que permita obtener la máxima zona de visión de la vía transversal. Es patente que los conductores que continúen al frente como los que cambien de dirección a la izquierda —menor dificultad tienen los que lo hacen a la derecha— deben saber, ante todo, qué es lo que sucede en esa vía. Para ello, adoptarán una posición que les permita, rebasando la alineación lateral de los posibles obstáculos permanentes o temporales (edificios, quioscos, vehículos, peatones, etcétera), la visión más amplia posible a ambos lados de la vía transversal, pero sin bloquear ni obstaculizar el tráfico de ésta.

Esa posición se debe ganar a una VELOCIDAD (V) moderada, según establecen los artículos 17 (párrafo 1.º, apartado b), 95 y 110 del CODIGO DE CIRCULACION, para obtener una mayor facilidad en realizar una observación más íntegra y exacta de la intersección y del recorrido a seguir. Es aconsejable obtener esta

velocidad moderada por la selección de una marcha corta en la caja de cambios.

Mediante la OBSERVACION (O), lo primero que habrá que determinar es si se tiene preferencia de paso o, por el contrario, debe cederse. Para precisarlo, es conveniente observar incluso si en la calle que confluye por la derecha existe, en la acera de ese lado próxima a la esquina, alguna señal de la que, aun cuando sea vista por su parte posterior, se pueda colegir con claridad dicha prioridad; o por el contrario, ante su ausencia se confirme la cesión de paso a los vehículos que se aproximan por la derecha, de acuerdo con el art. 25, apartado d), del CODIGO DE LA CIRCULACION.

Si se tiene que ceder la preferencia a los vehículos que acceden por la derecha, es razonable que la primera atención se les dedique a ellos, ya que sobre los que lo hacen por la izquierda se goza de prioridad. De ahí que la segunda comprobación se realice sobre éstos, para cerciorarse que tienen intención, a su vez, de ceder el paso. La última observación se debe dirigir nuevamente sobre los de la derecha, para asegurarse que

las condiciones del tráfico, advertidas al principio por ese lado, no han variado mientras se ha indagado hacia la izquierda.

Esta alternancia en la observación se recoge y sistematiza en la regla DID (Derecha-Izquierda-Derecha).

Si la preferencia se debe ceder a ambos lados, por así imponerlo la señalización, la atención se debe prestar por igual a los dos. Se iniciará la observación por la izquierda, por ser la trayectoria de los vehículos que se aproximan por dicho lado la más cercana y la primera que se tiene que cortar.

Es oportuno, por otra parte, prever la realización del franqueo de una sola vez, sin detenciones dentro de la intersección.

En ninguna intersección, aun cuando esté regulada semafóricamente, debe entrarse, aunque las señales luminosas lo permitan, si la circulación estuviera obstruida de tal manera que puede quedarse inmovilizado entorpeciendo la circulación transversal (art. 45, b).

Una vez rebasada la posición de entrada e iniciado el franqueo, debe atenderse de nuevo a:

1. La Posición. La trayectoria que se debe describir en un cambio de dirección a la izquierda será dejar el centro de la intersección al lado izquierdo del vehículo (art. 22), de tal manera que el cruce de los vehículos que procediendo de distintas vías giren a la izquierda, se realice por detrás (por el exterior), salvo en aquellas intersecciones decaladas o no enfrentadas en que no sea posible efectuarlo de este modo.

Si el franqueo es a la derecha o al frente, se avanzará, dentro de la intersección, por la derecha de la derecha, dejando, dentro del sentido de la marcha, la izquierda libre para los que vayan a girar hacia ese lado.

2. La Velocidad. Haciendo uso de la reserva de aceleración que se tiene en el motor, al haberse seleccionado anteriormente una relación de marcha corta, se debe acelerar con decisión para pasar y ocupar la intersección en el menor tiempo posible.

3. La Observación. Si por determinadas circunstancias (intensidad de tráfico, anchura de la intersección, etcétera) no pudiera completarse el franqueo de una sola vez, habrá de buscarse para efectuar la detención una posición que permita la circulación transversal por detrás y por delante del vehículo detenido.

Los conductores que varíen de dirección a la izquierda, momentos antes del giro, deberán asegurarse nuevamente, si confluye otra vía por la derecha (intersección en cruz), si disponen o no de prioridad de paso.

En aquellas intersecciones en que dos de las vías que confluyen estén señalizadas al unísono con «Ceda el Paso», se procederá, en cuanto a la determinación de preferencia, a aplicar la norma de prioridad a la derecha.

Si lo están con «Ceda el Paso» y (Stop), deberá hacer uso de la preferencia aquel al que le corresponda la señal menos restrictiva.

En el caso de haber variado de dirección, la señal del intermitente correspondiente, que se accionó en la fase de aproximación y se debió mantener en la posición de entrada y durante el franqueo, deberá ser extinguida al finalizar la maniobra que advertía; es decir, al entrar en la nueva vía (art. 149, IV del Código de la Circulación). Esta entrada deberá efectuarse por el lado derecho de dicha vía.

El comportamiento expuesto, tanto en el artículo anterior, «Aproximación a intersecciones», como en el presente, es aplicable a todo tipo de intersección.

José Antonio GARCIA PRIETO

# Mini-TEST

1 Al llegar a una intersección, usted deberá...

- a) Moderar la velocidad.
- b) Detenerse siempre.
- c) Acelerar.



2 Si cuando usted llega a una intersección no hay señal que establezca la preferencia, la norma será...

- a) Ceder el paso a los vehículos que circulen por la vía más ancha y con más circulación.
- b) Ceder el paso a los vehículos que se aproximen por la derecha.
- c) Ceder el paso a los vehículos más pesados.

3 Al llegar a la posición de entrada de una intersección, en la que se debe ceder el paso a los vehículos que se aproximan por la derecha, antes de franquearla, ¿qué comprobación conviene hacer?

- a) Una observación derecha-izquierda-derecha.
- b) Una observación sólo a la derecha.
- c) Una observación sólo a la izquierda.



4 Usted llega a una intersección en la que el semáforo está verde, si bien la vía está saturada de vehículos que no avanzan. ¿Debe usted continuar y entrar en la intersección?

- a) Sí, porque el semáforo está verde y debe obedecer su mandato.
- b) No deberá entrar en la intersección, porque entorpecería la circulación transversal.
- c) Avanzará si en la vía transversal no hay ningún vehículo.

5 Cuando al llegar a una intersección usted quiera realizar un cambio de dirección a la izquierda, deberá dejar el centro de dicha intersección...

- a) Al lado izquierdo del vehículo.
- b) Al lado derecho del vehículo.



6 Usted llega a una intersección en la que debe ceder el paso a los vehículos que se acercan tanto por la derecha como por la izquierda. En estas circunstancias, convendrá que inicie su observación...

- a) Por la derecha.
- b) Por la izquierda.
- c) Indistintamente.



SOLUCION

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

Ya se han recibido  
30.000 respuestas  
a nuestra encuesta  
de  
diciembre



## LOS ESPAÑOLES, A FAVOR DE LA LIMITACION DE VELOCIDAD

Más del 80 por 100 de los españoles estamos a favor del establecimiento de límites generales de velocidad en nuestras carreteras y autopistas, por las que solemos viajar a una velocidad media de 93,01 y 117,56 kilómetros por hora, respectivamente, mientras consideramos que la velocidad máxima para garantizar una buena seguridad está en torno a los 99,88 y 127,84 km/hora, también respectivamente. Estos datos, entre otros, se desprenden de un primer análisis somero de las contestaciones a la encuesta «¿Qué piensa usted sobre el tráfico?», que fue incluida en el número de diciembre-85 de nuestra revista y que ha conocido una respuesta muy por encima de la que suele ser habitual en este tipo de consultas.

Con «¿Qué piensa usted sobre el tráfico?» era la primera vez que en España se hacía una recogida de datos tan amplia acerca de qué pensamos y cómo nos comportamos en el tráfico. Existía, pues, la duda de cuántas personas nos harían llegar su opinión anónima, aunque considerábamos que, según datos de otras experiencias realizadas por correo, nos podíamos dar por satisfechos si el porcentaje de cuestionarios contestados llegaba a un 5 por 100. Por otra parte, el cuestionario era muy ambicioso y, por lo tanto, bastante largo, con preguntas que exigían un grado de reflexión considerable.

Pero apenas un mes más tarde de haberse lanzado la consulta, el número de cartas recibidas había superado todas las previsiones. Hoy podemos agradecer su colaboración a casi 30.000 personas. Son casi 30.000 horas de trabajo que valen mucho y que se merecen todo nuestro esfuerzo. Es evidente que los lectores de TRAFICO tienen un alto grado de motivación con respecto a los temas de seguridad vial. Por ello creemos adecuado ofrecerles una información más detallada acerca del estudio en el que han participado.

El cuestionario fue dirigido a varios

colectivos de personas. En primer lugar, se efectuó por el sistema de entrevista personal con una muestra representativa de población española de mil personas mayores de quince años. En segundo lugar, se dirigió por correo a los 200.000 receptores de la revista TRAFICO, de los que se ha obtenido la referida respuesta de cerca de 30.000



El 83 por 100 de los conductores paran ante la presencia de un accidente.

interesados. La composición de esta muestra es diferente a la anterior.

Asimismo, se encuestó a casi mil conductores recién examinados en las distintas provincias españolas y se contó con la colaboración de un centro de investigación holandés que pasará el mismo cuestionario en su país.

¿Dónde están las soluciones?

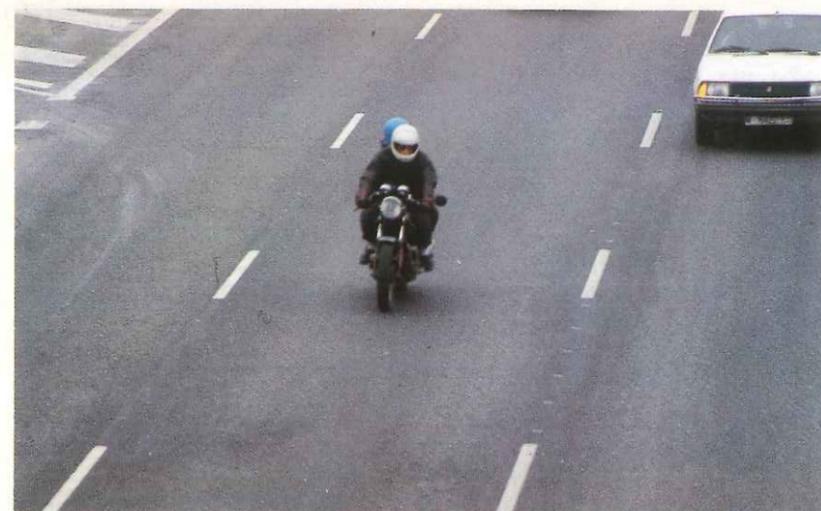
Se trata de una investigación desde el campo de la psicología social, en la que esperamos obtener algunas respuestas a preguntas sobre aspectos como: diferencias entre el conductor y el no conductor, diferencias en las personas en cuanto a valoración del riesgo, interacción de peatones y conductores entre sí, imagen de la autoridad e identificación con la misma, relación autoridad-cumplimiento de las normas, consideración subjetiva de culpabilidad en los accidentes (¿a quién echamos la culpa?), cómo deseamos que sea nuestra red de transporte, cómo hemos aprendido a conducir, qué opinamos de los exámenes, en qué medida nos ayudamos a la hora de sufrir un accidente, etcétera.

En la medida en que vayamos dando respuesta a estas cuestiones, esperamos poder desarrollar acciones concretas. Pero ¿dónde están las soluciones?

Primeros datos

Necesitamos tiempo para «digerir» cerca de 15 millones de datos, labor en la que trabaja un equipo de psicólogos y sociólogos.

El programa de ordenador para el análisis de la encuesta es muy complejo. Además, hay que grabar todos los datos en cinta magnética, verificarlos, desechar cuestionarios mal contestados, analizar la composición de las muestras y submuestras, plantear y replantear hi-



Los más osados en moto superan a los más osados en coche.

pótesis y verificarlas, y probablemente diseñar investigaciones «ad hoc» para responder a nuevas preguntas que surgen del análisis de datos.

Sin embargo, no queremos resistirnos a ofrecer algunos primeros datos de un estudio inicial, en atención al interés demostrado por quienes han colaborado en el estudio y por nuestro servicio a la información. Estos datos no pueden considerarse sino como parciales y corresponden a la simple tabulación de alrededor de mil contestaciones. Se trata, pues, de datos globales, no diferenciados entre conductores y no conductores, y que corresponden al grupo entrevistado personalmente.

• Ante la presencia de un **COCHE ACCIDENTADO**, lo normal es parar. lo hace un 83 por 100. Pero hay un 17 por 100 nada despreciable que contesta «sigo mi marcha».

- el 91,4 por 100 avisa a algún servicio de asistencia sanitaria,
- el 85,3 por 100 avisa a Guardia Civil o Policía,
- el 78,4 por 100 señala el peligro a los demás usuarios,
- el 71,9 por 100 se prestaría a declarar en juicio,
- el 54,8 por 100 trasladaría a los heridos,
- el 43,3 por 100 les prestaría primeros auxilios, y
- el 40,5 por 100 retiraría de la vía el vehículo accidentado.

• Si observamos la **VELOCIDAD MAXIMA** a que los conductores se creen capaces de conducir con un nivel



La mayoría de los límites de velocidad establecidos son generalmente aceptados.

aceptable de seguridad, encontramos que curiosamente los conductores de motocicletas dan, como promedio, valores inferiores a los dados por conductores de turismos, tanto en población como en carretera o autopista. Por otra parte, los valores medios de las respuestas son ligeramente superiores a los que corresponden a la pregunta «¿A qué velocidad conduce usted habitualmente?» En el siguiente cuadro se re-

	Velocidad máxima con seguridad			Velocidad a que suele conducir		
	Ciudad	Carret.	Autop.	Ciudad	Carret.	Autop.
Coche	57,73	99,88	127,84	51,87	93,01	117,56
Moto	52,91	88,91	114,09	48,35	78,75	102,70

flejan los valores medios de las respuestas dadas a cada pregunta:

Como hemos dicho, éstos son los valores medios de las respuestas. Pero si nos fijamos en los valores máximos contestados por los conductores, encontramos que *los que más corren en moto corren más que los que más corren en coche*.

De unos 430 conductores de turismos,

- 7 conducirían a 100 km/hora en una población,
- 2 conducirían a 160 km/hora y 4 a 150, en carretera,
- 5 conducirían a 200 km/hora en una autopista.

De unos 170 conductores de motos,

- 2 conducirían a 100 km/hora en una población,
- 1 conduciría a 200, otro a 160 y 3 a 140, en carretera,
- 1 conduciría a 240 y 7 a 180, en autopista.

• Más del 80 por 100 está a favor del establecimiento de **LIMITES GENERALES DE VELOCIDAD**, y los valores medios de las respuestas son:

- autopistas: 124,58 km/hora,
- carreteras: 94,83 km/hora,
- población: 54,62 km/hora.

De hecho, la mayoría de las respuestas corresponden a los límites generalmente establecidos, aunque un porcentaje nada despreciable establecería límites sensiblemente más altos, o bien no establecería ningún límite de velocidad. Habrá que precisar que tampoco aquí tenemos todavía datos sobre qué diferencias hay entre conductores y no conductores.

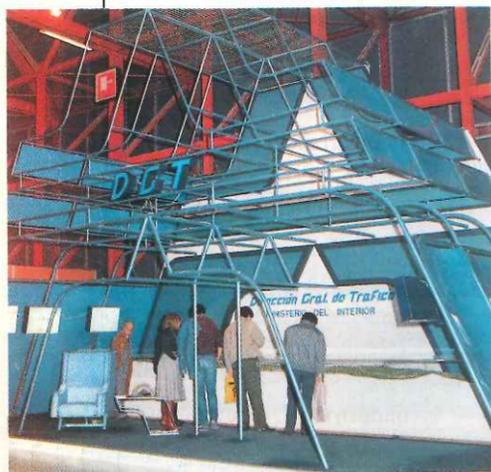
• En relación con la **IMAGEN** que las personas tienen **DEL CONDUCTOR**, es predominantemente negativa, ya que éste es concebido como un ser básicamente ansioso, tenso y agresivo. Por otro lado, la conducción es considerada como una actividad especialmente fácil, placentera y arriesgada.

• La opinión que se tiene sobre los **CONDUCTORES JOVENES** en relación con su mayor accidentalidad aparece ligada a que se les atribuyen características negativas en su comportamiento:

- corren más,
- son irresponsables,
- beben alcohol,
- no respetan las normas.

Estos datos, como ya hemos dicho, requieren un análisis mucho más profundo y no deben considerarse como definitivos. Todavía han de transcurrir unos meses para poder afirmar algo más concluyente y contestar de alguna manera aquella pregunta que nos hacíamos antes: ¿Dónde están las soluciones?

Luis Miguel NUNES  
(Psicólogo director de la investigación)



José RUBIO

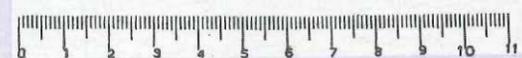
## Tráfico, en «SICUR-86»

Como en años anteriores, el Salón Internacional de la Seguridad abrió sus puertas en el recinto ferial de la Casa de Campo de Madrid, con la denominación «SICUR-86» para que las distintas empresas relacionadas con algunas de las formas de seguridad expusieran sus innovaciones.

La DGT ha presentado este año sus proyectos y realizaciones de infraestructura viaria. Concretamente, la estrella del «stand» de Tráfico fue una maqueta de grandes proporciones de la carretera de La Coruña, entre Puerta de Hierro y Las Rozas, en la que se produce una situación de emergencia por un accidente de vehículos. De forma automática, se establece un carril reversible y la regulación mediante paneles del tráfico de la zona. Un proyecto sobre maqueta que pronto será realidad.

## Restos de su coche le delataron

Estos cristales, encontrados junto a la víctima, condujeron al descubrimiento del responsable.



El pasado 16 de enero, en la carretera local S-401 (Santander a Cicero), fue atropellado un peatón, Severiano Revuelta, quien, después de más de doce horas expuesto a la humedad y frío de la noche, fue encontrado ya cadáver.

A su lado, unos trocitos de cristal de la tulipa de un indicador de dirección, que los miembros del Subsector de Tráfico de la Guardia Civil presumieron podían pertenecer a un Seat 850. Con este dato revisaron unas 60.000 fichas en el archivo para localizar las direcciones de los titulares de los vehículos de esa marca con residencia en alguna localidad cercana a Santoña.

Como consecuencia de las investigaciones se localizó un Seat 850, que había sido reparado recientemente de un golpe en la aleta delantera derecha. P. S. A., de veintisiete años, hermano del propietario del vehículo y que carecía de permiso de conducir, reconoció ser el causante del accidente.

## Martillo de seguridad

Hay situaciones críticas, tras o durante un accidente de automóvil, que pueden ser solventadas con un martillo multiuso.

Al menos, así lo han considerado las autoridades de Renania, Alemania Federal, quienes han homologado y otorgado la placa de «Seguridad comprobada» a este instrumento. Construido con un material plástico y de gran manejabilidad, cuenta con un filo para poder cortar los cinturones de seguridad, además de un punzón de acero



especial, con el que se pueden romper las ventanillas del automóvil, y una lámpara de mano integrada.

## El IVA, traducido

La Dirección General de Tributos del Ministerio de Economía y Hacienda ha dictado la primera resolución («B.O.E.», n.º 3.684) que afecta al sector de la automoción y da normas para la aplicación del IVA en las adquisiciones de vehículos usados a sujetos pasivos acogidos a regímenes especiales. Asimismo, se indica la obligatoriedad para éstos de emitir facturas y la forma de repercusión, deducción y liquidación de las cuotas por IVA.

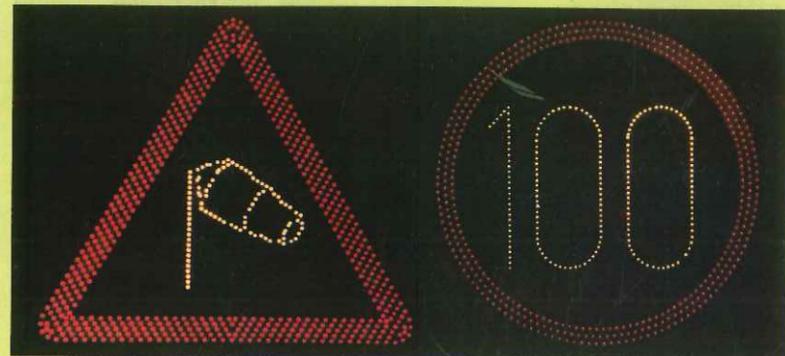
Según la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambio (GANVAM), la resolución ha venido como consecuencia de una consulta vinculante formulada por dicha Asociación y espera que se abra efectivamente el camino para poder obtener respuestas al resto de todas las consultas presentadas ya referentes a numerosas dudas, lagunas y situaciones ambiguas.

## Velocidad en función del viento

Un sistema compuesto por un anemómetro y una veleta, conectados con un microprocesador, están sirviendo desde mediados de este mes de marzo para regular el tráfico en función de la velocidad y la dirección del viento. Esta experiencia llevada a cabo por la DGT en la autopista A-7 ha estado fundada en los numerosos accidentes registrados, sobre todo, en autopistas, debidos a la acción del fuerte viento cuando se circula a gran velocidad.

Las obras, cuyo presupuesto de ejecución ha ascendido a casi 19 millones de pesetas, se han realizado en la provincia de Tarragona, y se han instalado dos equipos de regulación en la A-7, uno en el punto kilométrico 296,740 (Ametlla del Mar) para controlar el tráfico que circula en dirección Norte, y otro en el kilómetro 281,5 (Hospitalet del Infante) para el tráfico que circula en dirección Sur.

Cuando se concibió este proyecto, en 1984, nueve camiones y una caravana habían volcado en esta zona a causa de la velocidad del viento y de los propios vehículos.



Señal de fibra óptica indicativa del peligro del viento y primera limitación de velocidad.

## Cursos de formación para adultos

El 50 por 100 de un colectivo de doscientas cincuenta personas poseedoras de un permiso de conducir que han seguido gratuitamente un curso de formación en Valladolid, poseía, al comienzo del mismo, ideas muy vagas de mecánica del automóvil, mientras que al 65 por 100 se les apreció «vicios de conducción».

Por otro lado, el 90 por 100 de los participantes no tenía una noción clara de socorrismo, sólo el 8 por 100 sabía lo que era un seguro distinto del obligatorio y, por último, el 75 por 100 prefería acudir a las gestorías para solucionar sus trámi-

tes administrativos. Los cursos, de carácter experimental, destinados a asociaciones vecinales, compañías de seguros, organismos oficiales y empresas en general, pretenden una puesta al día de conocimientos y nuevas técnicas de conducción y están siendo objeto de estudio por parte de la DGT, por si fuera conveniente realizar un programa común, trasladable al resto de las provincias.



## Laboratorio de las ruedas

Cuatro mil quinientas hectáreas de terreno conforman el Centro de Experiencias que Michelín tiene en Cabo de Gata (Almería), donde recientemente se han celebrado las II Jornadas Técnicas para periodistas especializados, a las que acudió la revista TRAFICO.

Desde 1973, fecha de inauguración de este «laboratorio de las ruedas», se han invertido ocho mil millones de pesetas y, en la actualidad, más de doscientos vehículos recorren anualmente siete millones de kilómetros por las 22 pistas de rodaje en servicio.

Las investigaciones del Centro, en el que trabajan medio millar de personas, se dirigen en todo momento a la consecución de una mejora de los productos que, en definitiva, redundará en una mayor seguridad en nuestras carreteras.

## Luto en Tráfico

El jefe provincial de Tráfico de Burgos, Manuel Fernández García, resultó muerto el pasado día 1 de este mes, junto a su esposa y sus dos hijos, a consecuencia de un accidente de automóvil ocurrido en la carretera N-610 (Palencia-León), en el término municipal de Castrojocho.

Igualmente, nuestro compañero Raúl Redondo Rodríguez, con destino en la Jefatura Provincial de Tráfico de Zamora, ha fallecido en accidente.

Descansen en paz.

## Rescate en la nieve

Era media tarde de uno de esos inclementes días que padecemos el pasado mes de febrero cuando un coche de auxilio del subsector de Tráfico de la Guardia Civil de Tenerife encontró, entre los kilómetros 37 y 39 de la carretera C-824, un total de 25 turistas atrapados entre el hielo y la nieve, con 85 personas entre las que había mujeres y niños con evidentes síntomas de congelación.

Mientras comenzaban lentamente a evacuar a los niños para trasladarlos al restaurante «El Portillo», dieron aviso al puesto de La Orotava, de donde inmediatamente salieron varios vehículos Land-Rover para cooperar en el rescate.

Ya entrada la noche, en medio de una fuerte ventisca, se consiguió transportar a La Orotava a todo el personal que, provisionalmente, se había refugiado y recibido atención altruista por parte del propietario del establecimiento hotelero.

## MOVILIZACIÓN Y TRANSPORTE DEL HERIDO

La movilización y transporte de una persona herida en accidente han de ser tratados con sumo cuidado. Una persona en tales circunstancias no debe ser movida sino por razones obvias, tales como hacerla objeto de la aplicación de nuestros primeros auxilios, evitar el agravamiento de sus heridas o protegerla contra la posibilidad de un nuevo accidente. Hablaremos aquí, en consecuencia, de la forma en que debe ser movido y transportado el accidentado.

La víctima será siempre tratada con sumo cuidado y suavemente, teniendo en cuenta que sus miembros heridos deben ser cambiados de posición lo menos posible.

La extracción del herido de un vehículo ha de hacerse siempre desde atrás, procedimiento que resulta ser muy suave y simple y que no precisa del empleo de mucha fuerza. Para ello hay que tomar contacto con la víctima desde su espalda, colocando los brazos de quien presta el auxilio por debajo de las axilas del lesionado y sujetando uno de los antebrazos del mismo con las dos manos. Se le levanta con suavidad y se tira cuidadosamente de él hacia atrás, tratando de evitar cualquier movimiento de la cabeza y del cuello de la víctima (figura 1).

### Transporte al hospital

Hay que abstenerse de transportar al herido en un vehículo particular, excepto en el caso de que así lo indique el personal sanitario que pueda haber acudido al lugar del accidente. Es necesario, pues, esperar la



Fig. 1



Fig. 2

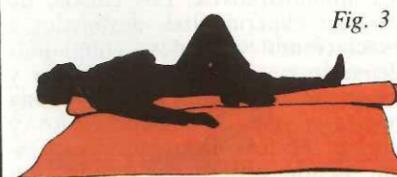
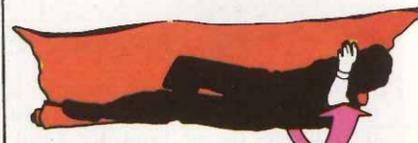


Fig. 3

a) Desdoble la sábana, haga un pequeño rollo en uno de sus lados y coloque al herido a lo largo de la parte enrollada.



b) Mueva a la víctima sobre la sábana, haciéndola girar hasta lograr la posición lateral estable (ver TRAFICO, núm. 2).



c) Enrolle la sábana alrededor de la víctima, pero evite cubrir su cabeza y cuello.

llegada de una ambulancia, porque muchas lesiones requieren que la víctima sea transportada en posición horizontal y, preferiblemente, en la posición lateral estable, de la que ya hablamos en nuestro número 2 (figura 2).

Para solicitar una ambulancia, usted ha de tener claros los siguientes extremos:

— Su mensaje debe ser corto y conciso.

— Las instrucciones deben ser muy claras por lo que afecta a la localización (calle, plaza, punto kilométrico, etcétera).

— Explique siempre brevemente qué tipo de accidente se ha producido (colisión, choque frontal, salida de la carretera y caída al agua, incendio del vehículo, etcétera). Tenga en cuenta que estos datos son muy importantes para que el cuerpo médico de rescate decida sobre el equipo que ha de trasladar al lugar del accidente.

— Dé a conocer exactamente el número de víctimas, para que el equipo de rescate pueda decidir el número de ambulancias a emplear.

— Facilite siempre su nombre y su domicilio. Tenga en cuenta que las llamadas anónimas no suelen inspirar confianza.

Por otro lado, tenga en cuenta que la llamada a la ambulancia debe ser hecha siempre por una persona ajena a la que preste los primeros auxilios. Si es usted, no deje nunca sola a la víctima. Haga que estas llamadas las efectúen otras personas.

### Dolor y frío

Mientras llega la ambulancia, procure la máxima confortabilidad para el accidentado, evitando en lo posible los dolores (almohadillado de zonas dolorosas) y resguardándolo del frío (protéjalo con una sábana o una manta, pero evite siempre que queden cubiertos su cabeza y su cuello) (figura 3).

# El chalado y su cacharro



## UN CALVARIO DE VIAJE

Tarde perruna sobre la interminable carretera que mordisquea, inmisericorde, la paciencia y el lumbago de Pepe Asecas. Uno tras otro van quedando atrás los pueblos blancos, andaluces ellos, mientras de los opacos nubarrones comienzan a descolgarse las primeras gotas, las más gordas, de lluvia.

—Ya estaba tardando..., todas las Semanasantas llueve —pontificó Enriqueta con sabiduría popular.

—Sí —confirmó su marido—, y ahora es cuando hay que tener más cuidado porque se forma una especie de merengue traicionero con la grasilla de la carretera y es fácil que el coche patine.

Pepín, al oír la palabra merengue salió de su letargo: «¿Merengue?, ¿dónde? Yo quiero uno».

Entraban por la calle principal de un nuevo pueblo, blanco y coqueto, por supuesto. Frenaron. La procesión discurría pintoresca y nerviosa por la amenaza ingrata de la lluvia, que comenzaba a arrear.

—Papá, ¡los santos! ¡Mira cómo corren!

Efectivamente, los portadores de los «pasos», vestidos de nazarenos, que ni llevaban paraguas ni podían guarecerse bajo las balconadas o aleros, iniciaron un trote desorganizado hacia la pequeña iglesia.

—Jo con los beatos. Cuando le ven las orejas al lobo, cómo corren.

—No seas irreverente, Pepe; lo más seguro es que corran porque



las túnicas y mantos de las imágenes son de mucho valor y se pueden estropear con el agua. ¡Qué ocurrencias! ¿Por qué iban a correr si no?

En breves instantes quedó despedada la carretera y la familia Asecas reanudó la marcha al frente de una larga caravana que se movía perezosamente bajo la torrencial lluvia.

Paso a pasito, porque no se veía un elefante a dos metros, vino el pinchazo, la frenada y el choque en cadena. La pequeña, que venía dormida, estalló en un llanto desconsolador mientras Pepe y la media docena de automovilistas que le seguían se apearon para comprobar los daños.

Armaron la marimorena y tras ponerse todos en desacuerdo sobre la culpabilidad de cada uno, se fueron yendo poco a poco mientras Pepe se ponía de barro y agua hasta las patillas para cambiar la rueda.

Subsanada la avería continuaron el viaje, que ya tocaba a su fin.

—Ahora es cuando no veo ni torta, —se quejó Pepe con amargura.

—Deja que te limpie las gafas, cariño; están empapadas de agua —le auxilió su mujer.

—Papá, ¿y si te montaran un «limpia» en las gafas...?

Un oportuno cachete y Pepín hizo dúo con su hermana, que aún hipaba llorosa.

—¡Vaya calvario de viaje! —cofeó a una el matrimonio.

Nacho DE LA RIOJA

## «SNOOPY» NACIONAL

Ultimamente se ven no pocos turismos cuyos propietarios demuestran un particular afán por hacer ver que son de nacionalidad española. Así, en principio. Aunque más veo yo otra intención de hiperpatriotismo del pasado.

Algunos colocan simplemente una pegatina con la bandera española sin el escudo vigente. Otros adhieren la bandera con el escudo del régimen anterior, exhibiéndose así públicamente quizás como no simpatizantes con el actual sistema democrático.

Por fin, lo último lo constituyen unas pegatinas en la parte trasera del automóvil en las que se ve al bueno de «Snoopy» portando una bandera española, y aun se ven otros en los que esa bandera lleva el escudito antes aludido. A veces el coche es, además, de color negro, con lo que se enfatiza más el mensaje. Y en ocasiones se trata de ciclomotores o motos ocupados por jovencitos con aspecto de acendrado espíritu nacional.

Seguramente el número de vehículos con tales mensajes y la penosa manipulación del personaje de los famosos «comics» americanos es despreciable estadísticamente, pero no por ello deja de resultar entre irritante y patético.

Si Schultz, recientemente fallecido, como se sabe padre de las tiras de los llamados «peanuts» (Charly Brown, Snoopy y sus amigos), levantara la cabeza, no llegaría a entender el asunto: «Snoopy» es el personaje de «comics» americano más universal, las historietas de Schultz no sólo carecen de pretensión nacional sino que, por el contrario, hacen un constante análisis, con humor, de la naturaleza humana. Sus mensajes son siempre en favor del antihéroe acompañados de las frustraciones del amigo Carlitos —que nunca logra hacer volar su cometa—, y del deseo de libertad de «Snoopy» que hace un permanente elogio a la pereza, entre otras cosas.

Hemos visto a «Snoopy» soñando de «barón rojo» pilotando aviones de la guerra del 14, pero no se le concibe como portador de valores ni siquiera percederos y menos como abanderado de idearios exóticos.

Tengo para mí que los emisores de tales mensajes no han leído o entendido las historietas de Schultz y que, de querer exhibir sus inclinaciones mediante pegatinas, podían servirse de un Santiago matamoros o de Pedrín, el inefable ayudante de Roberto Alcázar.

Mr. Road SAFETY

## Concha Velasco, autodidacta con hechizo

*Es la actriz de moda. Unos dicen que tiene un hechizo especial. Otros la admiran por su tremenda naturalidad. Son ya treinta años en el escenario. Tres décadas que no han podido con su arte, su buen humor ni con sus encantos. Concha Velasco vive un gran momento: «Los últimos diez años están siendo los mejores de mi carrera».*

Tan pronto interpreta a Santa Teresa como presenta el «Viva 86» de Televisión Española, o reclama desde las tablas del teatro Calderón que quiere ser artista.

—Odio el encasillamiento. Soy capaz de saltar de un papel dramático a otro cómico con absoluta facilidad. En mi vida artística he aprendido a no identificarme con un personaje. El actor debe mantener una personalidad propia, sin caer en la equivocación de estancarse en modelos fijos. Concha Velasco se considera auto-

didacta. Para escoger los papeles, simplemente, le tienen que gustar. Sin más trascendencias.

—Un día decidí dejar de lado los libros de interpretación y actuar como me dictaba la conciencia. En un principio, me empapaba a leer sobre técnicas de perfeccionamiento. Más tarde consideré que adquirir cultura era importante, pero en el mundo del espectáculo lo que vale es tener intuición.

Nacida en Valladolid, hija de teniente y maestra, desde muy joven demostró debilidad por el mundo de la farándula.

—Empecé como bailarina de clásico. Pero en los años cincuenta no existía ni un teatro de la Opera, ni nada similar, donde desarrollar esta especialidad con dignidad. Tuve un profesor extranjero, en la sección femenina de Formación profesional, con el que pude marcharme fuera de España, pero debía ganar dinero para ayudar en casa y aquí me quedé.

Siendo fiel a su vocación, se preparó a conciencia para el musical. Hace veinticinco años, con Alberto Closas, conseguía su primer éxito en el género de la Revista.

—Fue con «El cumpleaños de la tortuga». Disfruté muchísimo en aquella representación. Creo que, desde entonces, me empecé en que no moriría sin hacer una revista musical como las que yo había soñado de pequeña. Ahora ha llegado esa oportunidad.

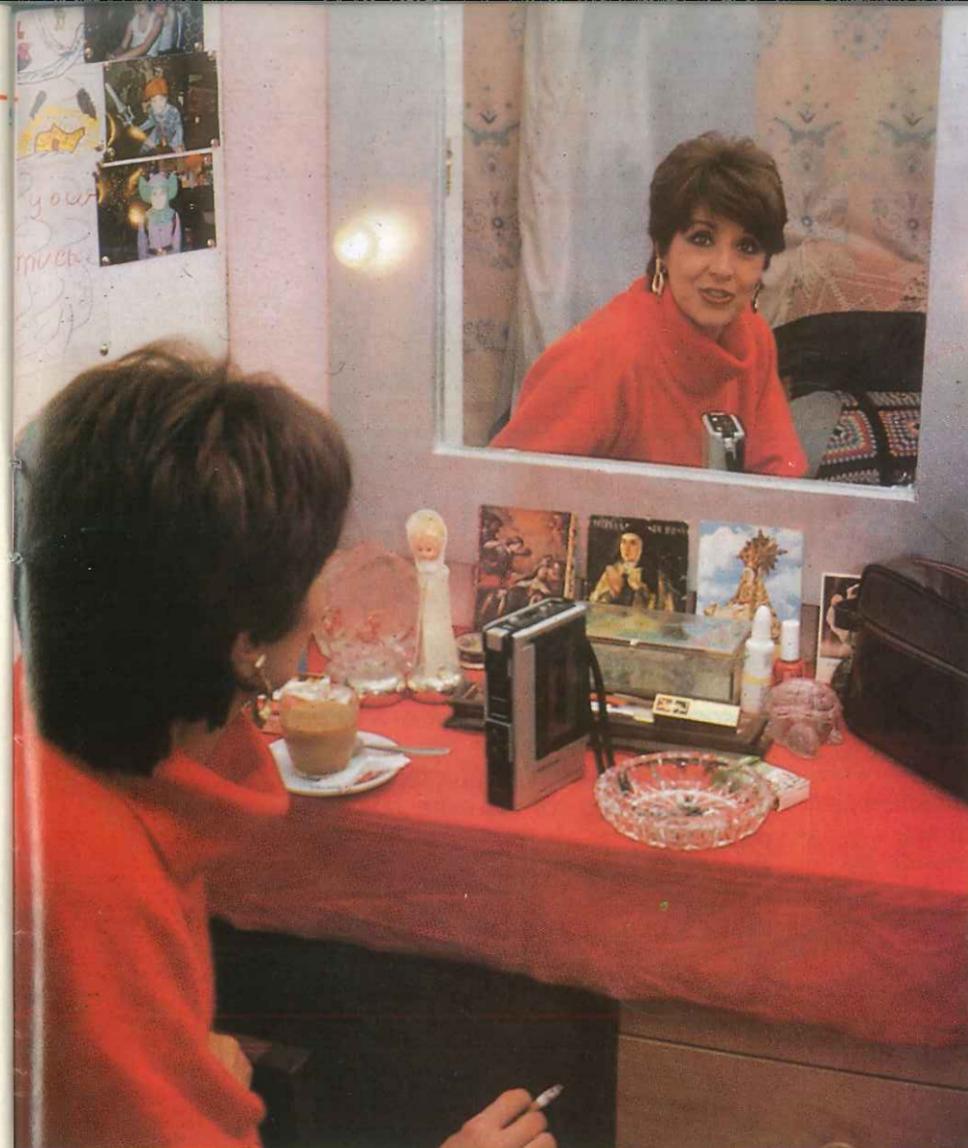
Con Francisco Valladares todos los días se transforma en variedad para pedir lo que ya ha conseguido con creces: ser artista.

—Dicen que un actor nace. Más bien, en ocasiones, es la vida la que te conduce por donde menos esperabas. En todo caso, para llegar hay que trabajar mucho. Sufrir, si es preciso. Imprescindible que alguien te lleve de la mano. Aunque en España no existe el mecenas, «caballito blanco», que con buena intención te vaya a pagar estudios y los gastos que conlleva el hacer una artista.

Concha, a las que empiezan, les aconseja con la que fue su máxima.

—Hay que darse con muchas puercas en las narices, y volver a intentar que se abran.

Cuarenta y seis años —no le importa decirlo— y más de la mitad buscándose la vida por los escenarios de toda España. Está «encantada de haberse conocido» y no se arrepiente de casi nada. Es capaz de exhibir una trayectoria profesional plagada de alegrías, gracias al interés por su renovación y adecuación a los tiempos que le ha tocado vivir.



Miguel GARROTE

—Sin duda, he cambiado para mejor. Siempre he intentado demostrar que soy voluntariosa y capaz de comunicarme con el público. No me he conformado nunca con un fracaso. Al principio, por necesidad, y ahora porque no me lo puedo permitir tras tantos éxitos.

Concha es la superviviente artística de aquel grupo de muchachas simpáticas y predispuestas con el prójimo que fueron «Las chicas de la Cruz Roja». Desde entonces...

—Fíjate qué pocas hemos quedado en candelero. Lo cierto es que todas éramos muy monas, pero el respetable exige más y, sin talento, no se llega a ninguna parte. Yo nunca me he considerado una mujer maravillosa. Digamos que atractiva. El físico, lo reconozco, me ayudó en mis comienzos.

Teatro, cine, televisión incluso. Nada se le atraviesa en el camino. Ella, no obstante, se inclina por lo primero.

—El teatro es un hecho irrepentible. Ninguna representación resulta como la anterior. Un día es perfecta y al siguiente te puede decepcionar. Es al-

### Qué le sugieren

**Celia Gámez:** Maestra.

**La Cantudo:** Guapa.

**Pedro Ruiz:** Genio.

**Miguel Bosé:** Maravilloso.

**Seve Ballesteros:** No entiendo nada de golf.

**Chabely Iglesias:** Niña monísima, expuesta a que la metan en líos.

**Las chicas de la Cruz Roja:** Inolvidables, por ser mi primer éxito.

**Santa Teresa de Jesús:** Mi trabajo más conseguido.

go vivo, mientras que en el cine se consigue la toma perfecta, se enlata y a proyectarla mil veces.

Pero al séptimo arte le debe mucho.

—Llegué a los papeles dramáticos gracias a la aureola que adquirí en las pantallas. Por ello, por ejemplo, trabajé en «La llegada de los dioses», de Buero Vallejo, cuando aún me llamaban «Conchita». Pero mi hora en el cine ya se está pasando.

No entendíamos el planteamiento, cuando su «Hora bruja», con Paco Rabal, Victoria Abril y demás, está en la lista de los Oscars.

—Dijo Shirley McLaine cuando actuó en España: «Hago este espectáculo porque a mi edad ya no me ofrecen papeles para el cine». Comprendo que, por lo general, la mujer ha sido mera acompañante del galán y ya, con los «cuarenti» cumplidos, nos quedan pocas oportunidades. Además, no es que pase del Oscar, pero prefiero que «Mamá, quiero ser artista» permanezca por mucho tiempo en cartelera.

Y lo estará de seguir cantando, bailando e interpretando con el mismo entusiasmo que ahora lo hace. En su profesión poco se le puede discutir. Al volante, nos asegura que es más irregular.

—No soy tan artista. Prudente, sin más. El coche, para mis necesidades: la compra, el colegio de los chicos y poco más. Ni soy amante de la velocidad, ni necesito un Jaguar, un Rolls o excesos parecidos.

Pero Concha Velasco nos tiene que aclarar una curiosa anécdota. Durante unos meses, le fue retirado el permiso de conducir. Ella se confiesa inocente.

—Resulta que, al contrario de lo habitual, el coche está a mi nombre y no al de mi marido. A él le gusta la velocidad y lo han registrado por encima de la velocidad permitida en varios controles por radar. Como no puedo demostrar que yo no estaba al volante, pago las consecuencias. En Tráfico debo tener una fama espantosa...

Cumplida la sanción, Concha se dispone todos los días a conducir, «mucho y bien», utilizando el vehículo como instrumento doméstico.

—Me es muy necesario. ¿Que a cuánto está la gasolina? Pues no caigo. Como siempre pongo dos mil pesetas...

Esta es Concha Velasco, una mujer que rezuma feminidad, toda una vida en los camerinos.

—A veces, cuando me da la histeria, me pregunto si valió la pena sacrificarse.

Pedro Pablo SAN MARTIN



**«AL VOLANTE NO SOY TAN ARTISTA»**

Miguel GARROTE



Carmen CONDE

## EL GOZO DE TRANSITAR (en coche)

**A** CASO resulte caritativo el distraernos mientras vamos en el coche coleccionando semáforos. Buena distracción la de ir numerándolos en cada montoncito de calles. Se abre el rojo y lo contemplamos obedientes y, al ofrecérsenos el verde podemos consolarnos porque, inmediatamente, vuelve el rojo para detenernos con el fin de que meditemos en el transcurso del tiempo. El forzoso y juguetón turno de colores va jalonando las calles. Desde luego, resulta hasta fraternal la idea de amontonarnos en coches para que traben gozosos contactos, gracias al obligado descanso. Porque si en cada calle o avenida los semáforos, rojos o verdes, se mantuvieran más avanzaríamos veloces y entonces nos perderíamos gratas «tertulias» automovilísticas. Ello, al procurar la fluidez del tránsito, nos quedaríamos sin contemplar a mesurados conductores rasurándose con su maquinilla eléctrica o (perdón por la observación) hurgándose la nariz. Tiempo para hacerlo, sobra... Por lo que se refiere a viajar por carretera..., qué hermoso el encontrar tan hermanados a dos, tres y hasta cuatro inmensos camiones llevando idéntico itinerario y que se apoyan unos en otros por no perder fraterno calor. Este impide que otros coches más ligeros se vean obligados a zigzaguear peligrosamente intentando recuperar su entorpecido rumbo. Si nos dirigimos a algún pueblo que aún desconocemos, resulta maravilloso el buscar su acaso olvidada indicación y, a fuerza de empeñarnos, perdiéndonos en la sabrosa búsqueda, conseguimos hallarlos al fin. La ciudad, por su parte, nos ofrece distracciones amistosas: numerosos conductores juegan a ir despacito y hasta charlando con su acompañante, mirándole a la cara sin respeto al sensible volante; como es de suponer estorban el avance de quienes le siguen. Tampoco hay

que olvidar los arranques apresurados para entrometerse entre cuantos coches les preceden. Sin embargo, reconozcamos cuánto prestigia a la ciudad tan multitudinaria exhibición de coches en todas sus calles, entorpeciendo el tránsito, situándose en filas en ambos lados para disminuir facilidad al paso de otros coches por tan estrechos pasillos. Bien es cierto que casi todas las casas carecen de garaje, pues al parecer tampoco se obligó a que se hicieran. Por ello, el Ayuntamiento, también celoso pastor de coches, aplica sus azotitos de multas, a veces justificadas, y se lleva los coches castigados a sus lugares de arresto muy distantes sin dejar una nota a fin de que los dueños castigados por malos se puedan dirigir al punitivo encierro, para recuperarlos, previa la multa. Si no se hiciera tan suculenta publicidad por la adquisición de coches, no caeríamos en cepos que nos amenazan. Desde luego, una ciudad sin el adorno callejero de parados coches, aunque estorbasen, perdería mucho... Ea, a callejear deteniéndonos a cada momento: ¡rojo, verde... rojo! Una delicia. ¿Que una calle consienta el avance rápido y ágil, ayudado por un rojo a lo largo de la calle, o un verde después...? Imposible. Por lo menos, agradezcamos el jueguecito de colores alternos para el tránsito, espeso y contemplativo; porque las paradas amansan los nervios, nos hacen meditar, ser dóciles y no tener prisa. La prisa es malévola: ¡quietecitos, domesticados, buenos contribuyentes...! Y, el que no tenga paciencia en su coche..., que se lo lleve a su piso y lo conserve allí.

N. B. Se aconseja la grata lectura de un libro encantador, «Todos los Fuegos, el Fuego», escrito por un gran autor iberoamericano. A mí me gusta muchísimo.

# 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.

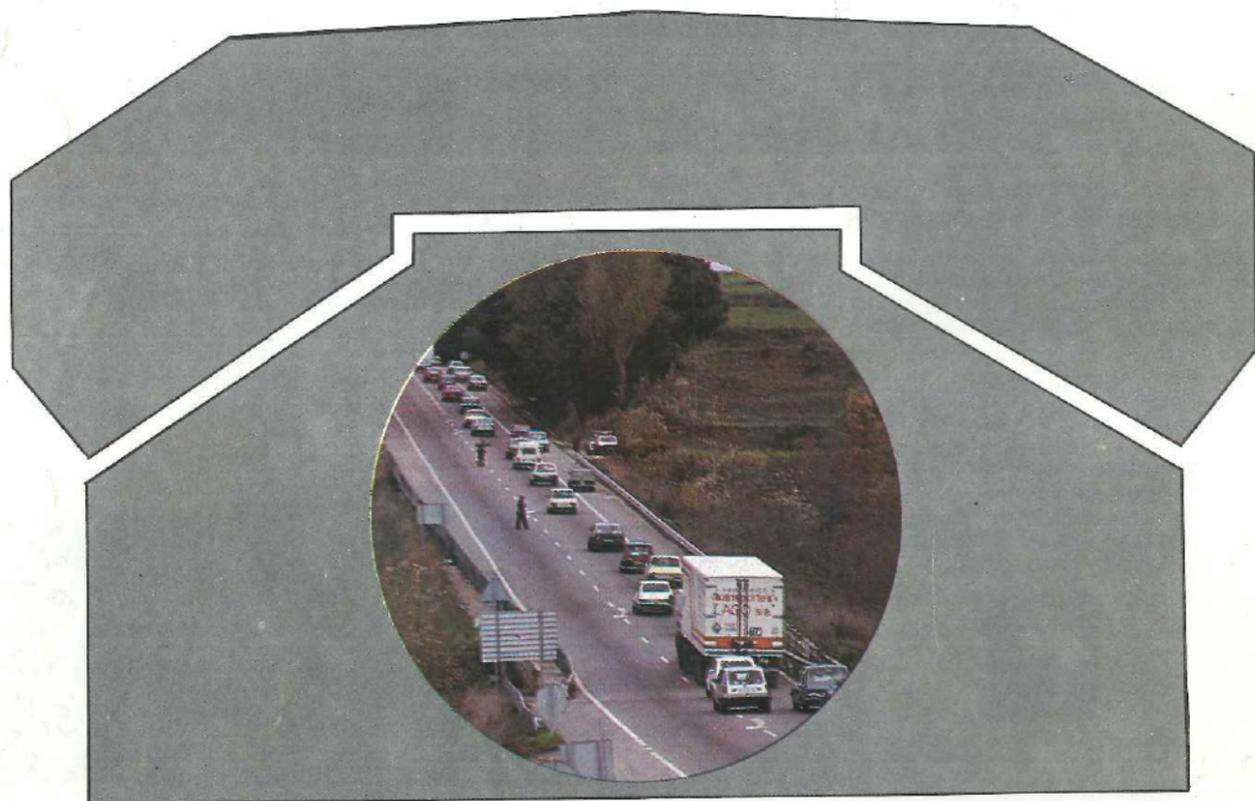
DATOS COMPARATIVOS DE POTENCIA Y DIMENSIONES DE CABINA										
TRACTORA PEGASO 1234 T Y COMPETENCIA										
CARACTERISTICAS	PEGASO 1234 T	MERCEDES 1933S	IVECO 190.33 TURBO STAR	VOLVO F12	VOLVO F12	DAF FT3305DKX	MAN 19321FU	MAN 19361FU	SCANIA R112 MAC	RENAULT DR 320T
MOTOR	INTER-COOLING	TURBO	INTER-COOLING	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 <sup>3</sup>	14.620 cm <sup>3</sup>	13.798 cm <sup>3</sup>	12.000 cm <sup>3</sup>	12.000 cm <sup>3</sup>	11.600 cm <sup>3</sup>	11.413 cm <sup>3</sup>	11.967 cm <sup>3</sup>	11.000 cm <sup>3</sup>	11.946 cm <sup>3</sup>
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	1.640	1.680	1.580	1.580	1.500	1.600	1.600	1.490	1.510



Gente que sabe lo que hace.



# Atención, CONDUCTOR



**(91) 7421213**

Durante los próximos días, con motivo de la Semana Santa, aumentará notablemente la circulación en nuestras carreteras. Para ayudarle en sus desplazamientos, la Dirección General de Tráfico desplegará todos sus medios técnicos y humanos. Para que pueda estar totalmente informado, le ofrecemos nuestro teléfono, donde podrá solicitar cualquier tipo de información relacionada con el estado de las vías, además de auxilio mecánico y sanitario durante las veinticuatro horas del día.

 **Dirección Gral. de Tráfico**  
MINISTERIO DEL INTERIOR