



Trafico

AÑO II - NUMERO 10

ABRIL 86

Parque
automovilístico

**A
RENOVARSE
TOCAN**

Congreso de
autoescuelas

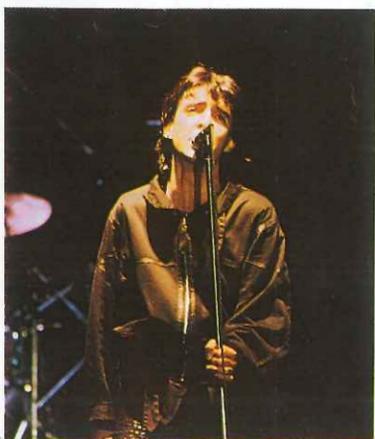
**UNA CITA CON
EL FUTURO**

Nieto y el Mundial
de Motociclismo



AÑO II- NUM. 10 ABRIL 86

A partir de este mes y durante todos los de este año, TRAFICO incluirá junto a su cabecera el logotipo del Año Europeo de la Seguridad Vial, que fue portada en el número anterior. Es una contribución más de la propia Dirección General de Tráfico y esta revista a tal celebración.



| | |
|---|-----------|
| CRITIQUE, SUGIERA, CENSURE | 3 |
| PASO DE CEBRA: LOS RECONOCIMIENTOS MEDICOS | 6 |
| EDITORIAL | 7 |
| LA RENOVACION DEL PARQUE DE AUTOMOVILES | 8 |
| LAS AUTOESCUELAS, ANTE SU I CONGRESO . | 15 |

TRAFICO DEL MOTOR

| | |
|---|-----------|
| Mundial de Motociclismo | 21 |
| Entrevista a Angel Nieto | 24 |
| Así ven el Opel Kadett GLS 1.6 | 26 |
| El parque automovilístico, al día | 29 |
| Después de Semana Santa | 30 |

| | |
|---|-----------|
| KILOMETRO A KILOMETRO: ANALISIS AL RECORRIDO PAMPLONA-IRUN | 31 |
| EL CENTRO DE EDUCACION VIAL EN SALAMANCA | 38 |
| CONducIR MEJOR | 42 |
| DE NORTE A SUR | 44 |
| LETRA PEQUEÑA | 46 |
| EL CHALADO Y SU CACHARRO | 47 |
| VIP's SOBRE RUEDAS: RAMONCIN | 48 |
| DESDE LA CUNETAS: ANDRES ABERASTURI ... | 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: Alfonso Alvarez, Claudio Boet, Javier Coromina, Charo Laiz, Alejandro Molins, Jorge Parrondo, Ramón, Carmela Rebolledo (test), Pedro Pablo San Martín, Sebastián, Antonio Zanini.
Colaboración especial: Andrés Aberasturi. 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.

Imprime: 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...**

FRENADO Y ALCOHOL

Soy profesor de autoescuela y diariamente doy mi clase de teórica, pero desde hace algún tiempo las editoriales que hacen los «tests» de examen no se ponen de acuerdo en la contestación correcta referente a la distancia de frenado cuando una persona ha ingerido alcohol.

En los «tests» de determinada editorial la contestación correcta es que la distancia de frenado es igual cuando una persona ha ingerido alcohol; en los de otra, sin embargo, la respuesta es que con tasa de alcohol superior a los 0,8 gramos, la distancia de frenado es mayor.

Agradecería, por tanto, me informasen en su revista de la contestación adecuada, con un posible razonamiento. Fernando Díaz. Profesor de autoescuela (Madrid).

Respuesta: En principio, habrá que entender que la distancia de frenado es aquella que recorre el vehículo desde que, accionado el freno, éste empieza a actuar y aquél queda inmovilizado. Por tanto, esta distancia de frenado depende del estado y características del vehículo, tales como la suspensión, la eficacia de los frenos, etcétera, y también de la velocidad a que se circula, el mayor o menor peso del vehículo, las condiciones meteorológicas, el estado de la calzada y los neumáticos.

Parece claro que en la distancia de frenado no influye la ingestión de alcohol por parte del conductor.

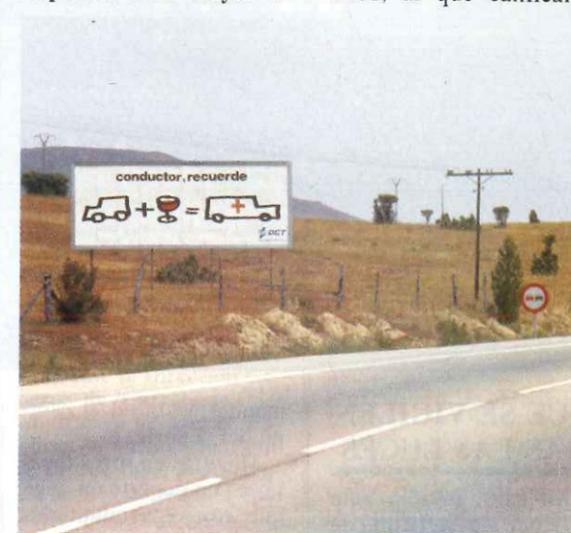
En función del estado físico del conductor, que puede verse afectado por su grado de alcoholemia, están el tiempo de reacción y la distancia de parada técnica.

El tiempo de reacción es aquel que transcurre entre la percepción de un estímulo (obstáculo, señal, etcétera) y la acción de respuesta del conductor ante el mismo. Esta respuesta será mayor o

menor en que el freno acciona accionado por el conductor, el grado de alcoholemia de éste es independiente.

IVA Y AUTOESCUELAS

Deseo expresar mi angustia por el futuro tan negro que tienen las autoescuelas a causa del IVA, al que calificaría



Jose RUBIO.

menor según el estado del conductor. Aumentan el tiempo de respuesta circunstancias tales como el sopor producido por una copiosa comida, la fatiga, la falta de atención..., y, por supuesto, la ingestión de bebidas alcohólicas.

La distancia de parada técnica es la suma de la distancia recorrida durante el tiempo de reacción y la distancia de frenado. En consecuencia, la ingestión de alcohol alargará la distancia de parada técnica, al aumentar la distancia recorrida durante el tiempo de reacción como uno de los sumandos de la citada suma; pero, sin embargo, la distancia de frenado, el otro sumando, no variará. Es decir, desde el mo-

como de «accidente mortal».

Mientras escribo estas líneas, sólo me invade un pensamiento: «La Administración la tiene tomada con las autoescuelas». Pienso así porque, después de la gravísima crisis que atraviesa el sector, con competencia desleal en precios y en detrimento de la enseñanza, nos aplican el 33 por 100 en la compra de vehículos. Ya sé que ese impuesto se deduce después del IVA repercutido. Pero primero hay que desembolsar y, si no se tiene, intereses al canto.

Más preocupante es que tengamos que cotizar 103.000 pesetas por empleado y 44.000 pesetas por vehículo al año.

¿Cuál es la intención de la Administración? ¿Que cierren las autoescuelas o que trabajemos —si tenemos trabajo— sólo y exclusivamente para ella?

Como profesional, creo que desarrollamos una labor importante para la sociedad y que la seguridad del tráfico depende en gran parte de la enseñanza que reciba cada conductor. Pero con tantos impuestos sólo hay dos perjudicados: las propias autoescuelas y el público, que a la postre es el perjudicado con las subidas de precios.

Esto no hay quien lo resista y la Administración debe estudiar el caso, para que no aumente el desempleo y para que las autoescuelas puedan ser centros docentes dedicados a la total preparación del conductor. Rafael Benítez. Profesor de autoescuela (Málaga).

NO SE RESPETA LA LIMITACION

En el cruce de la carretera de Boadilla del Monte con las pistas de examen de Paesa existe una señal de limitación de velocidad a 40 km/h. en los días y horas de examen.

Pues bien, ningún conductor, o casi ninguno, la respeta, pasando a velocidades de hasta 90 y 100 km/h. Se hace, pues, muy difícil y peligroso el acceso a dichas pistas, además de constituir un deplorable ejemplo para los futuros conductores que acuden a estas instalaciones.

Mi sugerencia es que durante unos días, en horas de examen, se sitúe allí un coche de control de velocidad, poniendo las sanciones que sean necesarias, ya que desgraciadamente para algunos conductores es éste el único sistema de hacerles razonar. De esta misma forma se solucionó el problema en las pistas de Las Rozas. Manuel San José (Alcorcón, Madrid).

«CEDA EL PASO» EN VIAS URBANAS

Quisiera hacer un par de comentarios acerca de la señalización vertical, por si tienen a bien incluirlos en su sección de sugerencias.

Es frecuente encontrar en vías urbanas la señal de «Ceda el paso», que obliga a ceder el paso a los vehículos que acceden por la derecha. Creo que esta señal debe estar complementada en la otra vía con la señal de «Vía preferente», ya que el conductor que no conozca la zona ignora, si no tiene la picardía de mirar a la otra vía, que goza de preferencia. Esta actuación puede dar lugar a colisiones.

Por otra parte, en el caso concreto de la autovía de La Coruña, en su salida desde Madrid, existen paneles indicadores de la dirección a tomar hacia El Escorial. Están pintados de fondo azul y con letras blancas, que son de autopista. ¡Qué chasco y qué confusión la del conductor, muchas veces extranjero, que en vez de acceder a lo que cree una autopista, como indica la señal, accede a una carretera comarcal! **Francisco Martínez-Orozco (Madrid).**

CUIDADO CON LOS NEUMATICOS

Pertenezco al equipo del Laboratorio de Investigaciones y Homologaciones que la Seat tiene en Martorell y quisiera aprovechar sus páginas para sugerir a los conductores, entre otras muchas cosas, que no compren neumáticos con fecha de fabricación superior al año, la cual es obligatorio que los fabricantes reflejen en el lateral de los mismos. La pátina antioxidante que les aplican es eficaz durante pocos meses. Las consecuencias son grietas —visibles con una buena lente de aumento—, pérdida de elasticidad, dis-

minución de la adherencia y aumento de las fuerzas laterales que actúan sobre los neumáticos.

Estas sugerencias también son extensibles a los neumáticos SR radiales de gran carga (camiones), que están circulando (TIR) por la red de autopistas a una media de kilómetros/hora superior a la establecida. No creo que hagan falta comentarios si explota una rueda direccional. **Franco Serpelloni (Barcelona).**



Miguel GARROTE

QUE SE VIGILEN MAS LAS LUCES

Mi carta es sólo para criticar la actitud de aquellos conductores que en circunstancias especiales, como niebla densa, lluvia, e incluso de noche, llevan apagadas las luces de sus vehículos. Se trata de un peligro inminente, una negligencia, una falta de respeto hacia los demás conductores y una infracción grave, según se refleja en el Código de la Circulación.

También existen, desgraciadamente, aquellos que, al contrario, llevan puestas unas luces de tipo halógeno, que yo, particularmente, prohibiría. Deslumbran mucho y son propensas a producir accidentes graves. Una imprudencia temeraria.

Sugiero, pues, que se vigile este punto, imponiendo las sanciones correspondientes a los in-

fractores, con el fin de «educarlos cívicamente». Porque creo que de lo que adolecen es de eso, de educación cívica. **Manuel Garijo (Madrid).**

«UN DEPORTE TABU»

Quisiera manifestar mi repulsa por el respeto que ciertos medios informativos dan al sector del automóvil en general y, más concretamente, a su

manifestación en el campo del deporte.

Mientras en otros lugares es un deporte en auge que congrega multitudes —salida del París-Dakar, Rally de Montecarlo, por citar algunas próximas pasadas—, en España parece un deporte tabú, reservado a unos pocos locos.

Creo que aficionados y pilotos merecen un poco más de respeto. **José Luis Cañas (Valencia).**

PERMISO Y RESIDENCIA

Quisiera saber si para presentarse a las distintas pruebas para la obtención del permiso de conducir llamado «de segunda» se precisa tener residencia o estar empadronado en la misma ciudad, o sirve también aunque no residas en ella. Por ejemplo, tener residencia

en Zaragoza y examinar-te en Soria. **Ramón Bielsa (Zaragoza).**

Respuesta: Para obtener el permiso de conducción de la clase B-1 —parece que es a éste al que usted se refiere—, no existe ningún tipo de limitación respecto a lo que usted nos pregunta.

Puede hacerse en cualquier provincia, independientemente del lugar de residencia del interesado.

AGRADECIMIENTO A UN AGENTE DE LA G. C.

Queremos que quede constancia por escrito del gran servicio realizado por un agente de Tráfico que Dios quiso poner en nuestro camino cuando el 23 de enero, sobre las once de la mañana, trasladábamos a la niña María Berto Ruiz con una meningitis galopante.

El referido agente nos llevó desde la gasolinera que hay en Silla, que fue donde lo encontramos, hasta la Ciudad Sanitaria, a una gran velocidad, por una carretera que todos sabemos la cantidad de accidentes que hay en ella, abriéndonos camino a pesar del fuerte viento reinante, que movía al agente y a la moto como si fueran de juguete, exponiendo su vida.

Díganle que la nena se está recuperando del todo, gracias a su rapidez y destreza para abrirnos

BUZON ESPECIAL

Denuncia pública

Adjunto a la presente, les envío informe de la Jefatura Provincial de Madrid del vehículo M-XXXX-XX, Renault 5 TS. Hace unos días tuve el disgusto de toparme con él y con su «intrépido» conductor en la autovía M-30, de Madrid. Como quiera que este señor pone en peligro a los demás conductores en la citada autovía, con sus adelantamientos, imprudencias temerarias e incluso avasallamientos para que le dejes pasar, y si no lo haces te adelanta por la derecha y luego te frena bruscamente cuando va delante, es por lo que denuncio, desde un medio público como es TRAFICO, para que por la Jefatura Provincial de Tráfico se dé buena cuenta de semejante individuo, que no tiene respeto ni para sí mismo, y muchísimo menos para los demás.

Todo lo expuesto es como consecuencia de que la única vía legal que se me ofrece por mi compañía de seguros es que lo denuncie en el juzgado de guar-

dia, para lo cual no tengo ni medios ni asesores. **Manuel Martínez Crespo (Madrid).**

Respuesta: Respecto a su carta, hemos de hacerle tres precisiones. En primer lugar que, como ya hemos indicado hace algunos meses —exactamente en la contestación a la carta titulada «¿Puedo denunciar a los locos del volante?», publicada en el número 2 de nuestra revista, de agosto-85—, el artículo 280 I del Código de la Circulación señala que «cualquier persona podrá formular denuncia por hechos que constituyan infracción de los preceptos contenidos en este Código».

En tal sentido, le comunicamos que hemos remitido una fotocopia de su carta y la documentación que nos adjuntaba a la Jefatura Provincial de Tráfico de Madrid, para que resuelva sobre el particular. Finalmente, que por razones obvias omitimos la matrícula del vehículo denunciado.

paso y llegar rápidamente a La Fe. Y que sepa que en Gandía tendrá para siempre a nuestras familias, para todo aquello que necesite. **Familias Berto-Ruiz, Ruiz-Tolosa y Berto-Cabrera (Gandía, Valencia).**

MAL ESTADO DE LA N-120

Les remito una protesta sobre el estado de la carretera N-120, a la salida de Porriño y con dirección a Vigo, que desde que ha sido asfaltada, hace aproximadamente tres meses, quedó en el peor estado del que estaba. El piso no es nada estable, tiene un escalón lateral de unos 50 centímetros en una curva y todavía no tiene las marcas longitudinales en el momento de escribir esta carta. Todo lo cual contribuye a poner en peligro la vida del automovilista y del peatón, y pienso que no fue para ello para lo que se asfaltó dicho tramo, de unos 2,5 kilómetros. **Luis Manuel Ramilo (Porriño, Pontevedra).**

Respuesta: Acogemos en esta sección su protesta, pero pensamos que ante quien debe formularla es ante la Dirección General de Carreteras, del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, que es la que tiene competencia en los aspectos a que usted hace referencia.

EN DEFENSA DE LA POLICIA MUNICIPAL

En relación con una carta publicada en el número 6 de su revista, firmada por don Antonio Rigual (Lérida), tengo el honor y la obligación de exponer lo siguiente:

Que censuro las graves acusaciones que este señor hace contra la Policía Municipal, ya que trata a este Cuerpo —con más de 50.000 miembros— de inepto, poco profesional y falta de eficacia; gente a la que no se debe dar boletines de denuncia y que —y esto es lo más gordo— es considerada como responsable de que no se paguen las multas.

Hoy, para ingresar en la P.M. hace falta, como

mínimo, ser Graduado Escolar. Y los temarios de ingreso son mucho más amplios y difíciles que el vigente manual de ingreso en la Guardia Civil.

Por si alguien no lo sabe, las Jefaturas Provinciales de Tráfico imparten cursos de formación y perfeccionamiento en la P.M. Y el Instituto de Estudios de Administración Local, la Federación Española de Municipios y Provincias, la Cruz Roja y otros organismos oficiales también contribuyen a los distintos cursos para policías locales.

En resumen, les diré que admiro la labor de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil aunque no se debe tirar por tierra ni desestimar el gran servicio y dedicación que presta la Policía Municipal. **Francisco San Rafael (Cabo de la Policía Municipal, Valencia).**

MOTOS POR LAS ACERAS

En Barcelona es frecuente ver cómo las motos circulan impunemente sobre las aceras, especialmente en calles de dirección única, al objeto de evitarse rodeos.

Se trata, las más de las veces, de jóvenes «mensajeros», a quienes sin duda les preocupa más la rapidez que cumplir el Código de la Circulación, con el consiguiente riesgo para la integridad física de los peatones o, en el mejor de los casos, ocasionándoles molestias y sobresaltos.

Mi pregunta es: ¿Qué puede hacer un ciudadano de a pie —nunca mejor dicho— ante estos abusos? **Modesto Nolla (Barcelona).**

Respuesta: Como usted sabe, las aceras son exclusivamente para circulación de los peatones y nunca para los vehículos. Si éstos las invaden, infringen claramente el Código de la Circulación. Puede denunciar tales infracciones, si lo desea, ante la autoridad competente que, en el caso concreto de su ciudad, es la Alcaldía o la Guardia Urbana de Barcelona.

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

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

EL RECONOCIMIENTO PSICOFISICO

José María de MIGUEL DOMINGUEZ (*)

DESDE principios del año 1983, con la aparición de los Centros de Reconocimiento de Conductores, al amparo del Real Decreto 1.467/82, de 28 de mayo, y la Orden Ministerial, de 22 de septiembre de 1982, cambió sustancialmente el reconocimiento que todo conductor tiene que superar acreditando un correcto estado de salud físico y mental, necesario para obtener o revisar su permiso de conducir.

Un nuevo y reciente Real Decreto, el 2.272/85, de 4 de diciembre, mejora y perfecciona el anterior, colocando así a nuestro país a la cabeza de Europa en cuanto a las cada día más necesarias medidas de control del estado de salud del conductor, para ayudar a conseguir una seguridad vial más eficaz en lo relativo al factor humano.

Si esta primacía entre los países europeos la consiguiéramos también en la educación vial, sentido cívico y responsable en la carretera, así como en una infraestructura viaria equiparable a los demás países —aspecto difícil de conseguir por nuestra estructura orográfica adversa y por la situación actual de nuestra economía—, es indudable que las cifras de accidentes y de víctimas de nuestras carreteras disminuirían espectacularmente.

Sabemos que éste es el objetivo que tiene trazado la Dirección General de Tráfico y toda la Administración en general, y por ello tenemos que felicitar a la DGT por el acierto en haber sabido dotar a nuestro país de la adecuada legislación para un correcto control de las aptitudes psicofísicas de los conductores, y a la iniciativa privada por haber creado, en los tres últimos años, cerca de un millar de Centros de Reconocimiento Médico y Psicológico de Conductores, encargados de controlar que los españoles que cogen el volante lo hagan en las adecuadas condiciones físicas y psicológicas, para que no peligre su vida ni la de terceros. Y así es significativo que en estos tres últimos años se haya retirado de la carretera a unos veintisiete mil conductores por incapacidades psicofísicas detectadas en los centros, de los que

las dos terceras partes, aproximadamente, eran revisiones de permisos.

A pesar de lo elevada que nos parezca esta cifra, y de que antes del año 1983 fueran muy inferiores los números de permisos retirados, es preciso hacer notar a los conductores que no hay razón para que se alarmen y teman por su permiso de conducir, ya que la incidencia de permisos retirados por estas causas es de un 4,5 por 1.000, solamente. Por otra parte, es justo recordar que este aumento de retiradas de permisos no se basa en un endurecimiento de las exigencias mínimas, sino más bien en un correcto control, que actualmente se realiza por los centros, de esas condiciones psicofísicas mínimas para poder conducir con seguridad.

Hay que destacar, igualmente, que los Centros de Reconocimiento de Conductores están cumpliendo una función social añadida, que es la de realizar una verdadera y eficaz medicina preventiva, entre los más de dos millones de conductores que pasan anualmente por ellos, al serles detectadas y advertidas a muchos algunas patologías incipientes que desconocían.

La Asociación Española de Centros de Reconocimiento pide a los conductores españoles que, cuando tengan que pasar su reconocimiento psicofísico, exijan que el Centro les realice un reconocimiento correcto, ya que tienen derecho a que, por la tarifa marcada que deben abonar, los revise un internista o médico general, un oftalmólogo y un psicólogo, este último para los permisos de las clases B-2 y superiores; y a partir del próximo 30 de junio, el psicólogo tendrá que revisar también al resto de los conductores (los de las clases B-1 e inferiores).

Si el reconocimiento que se les hace no es tan completo como marca el R. D. 2.272/85, rogamos al conductor que lo ponga en conocimiento de la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente, sin el más mínimo temor de represalias, ya que la Administración se encargará de que los centros cumplan con su función y que el conductor pueda exigir lo que tiene derecho por su salud, por su seguridad y por la de los demás usuarios de la carretera.

(*) *Presidente de la Asociación Española de Centros Privados de Reconocimientos Médicos y Psicológicos para el Permiso de Conducir.*

TRIPLE ANALISIS

CIENTO veintisiete muertos y ochenta y cuatro heridos, así como una gran fluidez digna de destacar, es el balance de la Semana Santa última en nuestras carreteras. Las víctimas suponen una cifra importante, trágica indudablemente, y materia, sin duda, para la reflexión. Una reflexión sobre esa accidentalidad, que puede abordarse desde tres puntos de vista distintos.

POR un lado, es justo tener en cuenta que frente al aumento de los datos con respecto al año anterior —once muertos más— conviene tener datos sobre el mayor número de vehículos que salieron a la carretera, apoyados en unas predicciones climatológicas francamente optimistas, en contraposición con el tiempo infernal del pasado año; hay que tener igualmente en cuenta la huelga de Renfe, que hizo cambiar a no pocos ciudadanos el rail por el volante, incluso el paro de Iberia; y, cómo no, esa gasolina mucho más asequible que un año atrás. Ustedes dirán, pues, si se habla o no de aumento.

EL segundo punto sería ver que la realidad es que ahí están, por unas circunstancias o por otras, esos muertos y esos heridos graves y que lo anterior no quita ni un ápice para que sea necesario plantearse el problema una vez más. Sin frivolidades, con datos, en serio. Evidentemente, hay que seguir buscando todas las vías posibles para mitigar esa sangría diaria, pero, seamos objetivos, los accidentes no sólo tienen que ver con el mal estado de algunas o muchas carreteras, con la señalización de las mismas, con la ordenación del tráfico más o menos adecuado o con llegar o no a concienciar a un determinado sector de la población sobre la fatalidad de algunas imprudencias. Aunque tengan todas ellas indudable importancia. Sin embargo, seríamos muy ingenuos y nada justos, probablemente, si pensáramos que sólo esas circunstancias convierten estas operaciones salida y éxodo en auténticos calvarios, en éxitos o en fracasos. Ahí está esa serie de factores, casi siempre coincidentes, que son causa de buena parte de los siniestros y que van desde la velocidad inadecuada a las distracciones del conductor, pasando por la invasión del carril izquierdo, la irrupción de los peatones en la calzada o los propios adelantamientos incorrectos. ¿Cómo controlar algunos de estos factores? ¿Cómo controlar esa «bajada de guardia» de quienes ya en sus destinos de descanso, y haciendo trayectos cortos, no conducen con la misma atención que cuando salían de Barcelona o Madrid? Mucho nos tememos que ni la más perfecta vigilancia —desde aquí nuestra felicitación a la Guardia Civil de Tráfico por su magnífica labor—, ni la más correcta señalización de las carreteras, ni el óptimo estado de éstas evitaría determinados accidentes.

EVIDENTEMENTE, y entramos en el tercer apartado, hay medidas concretas que pueden lograr reducir esos índices de accidentalidad y, presumiblemente, el número de muertos y heridos. Medidas como la renovación del caduco parque de automóviles de nuestro país, que está a punto de fraguar; medidas como las inspecciones técnicas de vehículos, medidas como la puesta en marcha de los exámenes psicotécnicos —por citar las más recientes— y otras muchas campañas puntuales —sobre alcohol, cinturón de seguridad, velocidad, etcétera, sin olvidar la educación vial en los colegios— que no tienen otro objetivo que conseguir cada día una mayor seguridad vial. Faltan, obviamente, muchas cosas por hacer y quizá algunos de los proyectos en marcha o en estudio no lleguen a cumplir los objetivos perseguidos, pero ahí están. No obstante, no debemos olvidar que los muertos en la carretera, los de todos los días, no siempre son evitables a base de ingenio o una política más o menos acertada, por fundamentales que éstas resulten.

RENOVARSE O MORIR

FÁCIL, lo que se dice fácil, no será. Pero parece una idea que puede dar buenos resultados para todos. Me refiero a ese proyecto, ambicioso sin duda, de renovar el parque de coches antiguos; el rejuvenecimiento de los coches que circulan por nuestras carreteras, buena parte de ellos en pésimo estado.

UN parque que, sin duda, necesita a marchas forzadas una reconversión «made in Solchaga» cuyo apoyo, por cierto, no debe fallar. Un puesta al día con Europa, donde, ni con mucho, el índice de vehículos con más de diez años supera hasta el 40 por 100. La buena voluntad de fabricantes y algunas entidades bancarias puede llevar a buen fin un plan fraguado en la DGT y que no busca otra cosa que mejorar la seguridad vial. A la vez, se beneficiarán usuarios y las propias casas de coches. Los primeros pagarán menos y en más tiempo y los segundos venderán más.

TODOS contentos, pues. Todos con la vista en un futuro que debe ser lo más cercano posible. Un futuro ya aquí con las inspecciones técnicas de vehículos que servirán para garantizar en lo posible que no circulen por ahí coches sin frenos o sin amortiguación. Un futuro próximo con el congreso de autoescuelas, donde todos sus componentes —¡qué oportunidad de que ustedes tracen sus propias líneas maestras!— deben analizar presente y futuro —sin olvidar farragosos pasados— y conseguir, entre otras cosas, una enseñanza mejor. Un congreso que debe ser el trampolín del que autoescueleros, conductores del hoy y conductores del mañana saldrán beneficiados.

UN más allá que buscarán también nuestros mundialistas de las dos ruedas, a cuya cabeza figura todavía un Nieto que empieza a decir su adiós. Aunque sea a lo campeón, como en él es habitual. Dejando escuela, que es algo que siempre le deberemos agradecer todos y siempre le deberán reconocer sus discípulos. Porque la renovación está ya ahí.

RENOVACION también supondrá la puesta en marcha del centro de Educación Vial de Salamanca, la Universidad del Tráfico. Un camino idóneo para renovarse y hacer que los profesores se especialicen en seguridad vial, una asignatura cada día más cotidiana. Sus hijos serán luego sus alumnos, los futuros conductores, los peatones del ahora. Sin duda darán menos problemas y serán más conscientes de los peligros de la carretera.

O lo que es lo mismo, no cometerán tantas atrocidades como algunos hacen ahora.

Precisamente para concienciar sobre ello, abrimos este mes una nueva sección —también nosotros vamos renovando la revista— que es «La locura del mes». Las salvajadas de determinados conductores, captadas por los helicópteros. Unas salvajadas que a veces son muertos y muertos.

Jesús SORIA

El plan de renovación del
parque automovilístico
podría entrar en vigor en
unos meses

JUVENTUD, DIVINO TESORO

EN PORTADA

MAS del 30 por 100 del
parque de automóviles
de nuestro país supera
los diez años de antigüedad y la
últimas campañas de
mantenimiento llevadas a cabo
en España demuestran que hay
un porcentaje muy elevado de
vehículos —la mayoría
antiguos— que presentan tales
deficiencias que los convierten
en peligrosos.

Con estos dos datos objetivos
y los resultados de distintas
investigaciones internacionales,
que aseguran que entre el 8 y el
12 por 100 de los accidentes se
producen por causas achacables
al vehículo, parece obvio que es
la hora de renovar el caduco
parque que circula por nuestras
carreteras.

Así, con todos los sectores
implicados conscientes de estos
datos y su influencia negativa en
la seguridad vial, era necesario
buscar soluciones para poner en
marcha esa renovación. La DGT
ha propuesto un plan —que
podría entrar en vigor en unos
meses— que pretende facilitar
ese cambio de coches viejos por
otros nuevos.

Por un lado, que las distintas
marcas paguen una «prima de
achatarramiento» que, cuanto
menos, alcanzará las 40.000
pesetas; segundo, conseguir
créditos blandos —dos entidades
bancarias ya están decididas,
Exterior e Hispano— para que
el comprador pueda pagar menos
dinero y en más tiempo. Vamos,
en cinco años y sin entrada.
En definitiva, que el usuario
saldrá ganando; que la seguridad
vial será claramente beneficiada
y que las casas de coches
venderán más. Todos
ganaremos. Nuestro parque será
más joven —sinónimo de
seguro— y se podrá cantar
aquello de «juventud, divino
tesoro».

Informe de Jesús SORIA
Fotos: Miguel GARROTE

TODOS están de acuerdo: el parque de automóviles en nuestro país está demasiado envejecido; todos piensan igual: su antigüedad repercute muy negativamente en la seguridad vial; todos están dispuestos a poner remedios: es necesario renovar el parque automovilístico.

Con la aceptación de estas premisas básicas, todo hace indicar que el objetivo final de una preocupación común, en este caso no tan europea, llegue a buen fin. No es otra que lograr que, paulatinamente, se vaya renovando la edad de los vehículos que circulan por nuestras carreteras. Que esos viejos cacharros cargados de ruidos e inseguridad terminen por erradicarse. Precisamente para ello, en las últimas semanas se han celebrado distintas reuniones entre los responsables de la Dirección General de Tráfico y los fabricantes de coches, representantes de algunas entidades bancarias y otros miembros de la propia Administración Central, para buscar cauces que hagan posible estos objetivos. Es la puesta en marcha de un plan elaborado en la DGT y esbozado ya durante el verano pasado, en el que se propugnaban una serie de medidas tendentes a salvar muchas vidas y entre las que se incluía el proyecto para renovar el parque. Una renovación en base a medidas que facilitarán la adquisición de nuevos coches para aquellos usuarios que tengan vehículos viejos y su poder adquisitivo no les permita afrontar el pago de un nuevo modelo.

Hay dos puntos que justifican plenamente la puesta en marcha de un plan de este calibre, cargado de problemas y dificultades, pero difícilmente eludible: el 25 por 100 de los coches matriculados en nuestro país tienen una antigüedad entre nueve y trece años y hasta el 17 por 100 alcanzan entre los trece y diecisiete años. Si hablamos de camiones, las cifras llegan al 22 por 100 para el primer bloque y al 15,53 para el segundo (ver recuadro página 11). Por otro lado, las últimas campañas de mantenimiento llevadas a cabo en España demuestran y ofrecen datos objetivos sobre el mal estado de buena parte del parque automovilístico: entre el 50 y el 60 por 100 de los aproximadamente cien mil vehículos sometidos a revisión gra-



El número de coches con más de diez años de antigüedad es demasiado elevado comparado con otros países de nuestro entorno.



El plan de renovación del parque sacará de las carreteras muchos coches que suponen grave peligro para la circulación.

tuita tenían incorrecciones en algunos de sus sistemas mecánicos principales, datos éstos que quizá hasta hace no mucho se habían minusvalorado en cuanto a la importancia de los mismos como factor de riesgo. Parece el momento de concienciarnos sobre los datos ofrecidos por estudios no menos rigurosos que aseguran que entre

el 8 y el 12 por 100 de los accidentes se deben a deficiencias mecánicas, es decir, al factor coche. Según el *Transport and Road Research Laboratory* de Inglaterra, el 8,50 por 100 de los accidentes se deben a causas atribuibles al vehículo, cifra ésta sumamente importante aunque haya aspectos como la vía, a cuyo estado se atribuyen el 28 por 100 de los siniestros, y al hombre, a cuyos fallos son achacables hasta el 65 por 100.

Tanto los fabricantes de automóviles como los propios vendedores corroboran estos datos y la importancia del tema. Para ANFAC (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles, Camiones, Tractores y sus Motores), «el acelerado crecimiento de la tasa de vejez de nuestro parque —el porcentaje de automóviles con más de diez años ha pasado del 4,2 por 100 al 34,4 en el período 75/84— acentúa por otra parte la seriedad del problema, pudiéndose prever, si no se adoptan medidas urgentes, un deterioro masivo a corto plazo del parque en circulación. Y como conocen sobradamente los responsables de la seguridad vial, la pér-

didada de calidad inherente al envejecimiento del parque constituye uno de los elementos fundamentales que explican la marcada evolución al alza que está presentando en España la siniestralidad en carretera».

Por su parte, GANVAM (Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor) considera que, por la situación automovilísti-

ANTIGÜEDAD DEL PARQUE AUTOMOVILÍSTICO

| | Turismos | % | Camiones | % | Autobuses | % |
|--|------------------|---------------|------------------|---------------|---------------|---------------|
| Más de veinte años | 143.425 | 1,54 | 41.418 | 2,70 | 2.606 | 6,23 |
| Más de diecisiete y menos de veinte años | 662.518 | 7,12 | 122.599 | 7,99 | 5.899 | 14,11 |
| Más de trece y menos de diecisiete años | 1.582.979 | 17,02 | 238.389 | 15,53 | 9.647 | 23,07 |
| Más de nueve y menos de trece años | 2.320.881 | 34,95 | 349.108 | 22,74 | 9.758 | 23,34 |
| Más de cinco y menos de nueve años | 2.368.609 | 25,47 | 363.061 | 23,65 | 6.314 | 15,10 |
| Menos de cinco años | 2.221.900 | 23,90 | 420.342 | 27,39 | 7.591 | 18,15 |
| TOTAL | 9.300.312 | 100,00 | 1.534.917 | 100,00 | 41.815 | 100,00 |



ca de nuestro país en su entorno mundial, «nos encontramos con que somos el séptimo país en importancia por fabricación. La densidad de nuestro parque es de un automóvil de turismo por cada 4,55 habitantes, mientras en la CEE la media es de 3,13. La antigüedad media de nuestro parque es de diez años, mientras que en los países prósperos de Europa no supera los siete años».

Cómo atajar el problema

Con estas perspectivas sobre la mesa, se imponía la necesidad de adoptar soluciones para atajar el problema. Estas se encauzaron por dos vías fundamentales: las inspecciones técnicas de vehículos (la famosa puesta en servicio de las ITV) y la renovación del parque. El primer aspecto entrará en vigor este año y las inspecciones irán abarcando más vehículos en años progresivos, empezando por los coches más veteranos y continuando por los más nuevos. Se estima que este año pasarán por las distintas «iteuves» de nuestra geogra-



Las inspecciones técnicas de vehículos quitarán de la circulación al menos el 10 por 100 de los coches que están obligados a pasar por estos controles.

fía alrededor de un millón de vehículos, de los que aproximadamente un 10 por 100 previsiblemente serán rechazados para circular por las carreteras, a no ser que lleven a cabo importantes mejoras en elementos esenciales. Obviamente, muchos de estos propietarios optarán por cambiar su coche o lo que quede de él, para hacerse con uno nuevo. Para GANVAM, hasta cinco millones

de vehículos «van a tener dificultades en mayor o menor grado para pasar estas revisiones. Quizá el 20 por 100 de los coches considerados malos, o un 10-12 por 100 del total del parque en circulación —es decir, aproximadamente un millón de unidades— van a tener que ser retirados de la circulación forzosa y en un plazo relativamente breve».

El segundo aspecto, que busca el recambio directo de los coches más viejos por modelos nuevos, es el que se está negociando en las últimas semanas. Ya están los puntos esenciales del mismo: 1. El límite de vejez para saber a quiénes se favorecerá a la hora de poder cambiar: coches con más de diez años. 2. Para evitar la picaresca, que nunca falta por estas latitudes, y abortar los intentos de especulación, se exigirá que aquellos que se acojan a este sistema nuevo de financiación demuestren ser propietarios de su viejo cacharro desde por lo menos dos años. 3. Sólo se permitirá el acceso al plan a aquellas personas que adquieran coches cuya cilindrada no supere los 1.600 c.c. de gasolina y los 1.950 para motores diesel. 4. Por lo que respecta al achatarramiento, ya está aceptada la prima de 40.000 pesetas que pagarán los fabricantes —podría aumentarse—, cuando en la actualidad difícilmente se podrían conseguir más de ocho o diez mil pesetas. Para evitar que esos coches sigan circulando, lógicamente, debén ir directamente a la chatarra y por sus propios medios, segundo aspecto en el que cabría también la picaresca.

Queda un quinto punto a tener muy en cuenta a la hora de conseguir ese perseguido rejuvenecimiento del parque de automóviles: hacer posible que el usuario pueda comprar su nuevo vehículo con el mayor número de facilidades posi-



bles, facilidades que aunque han aumentado en los últimos tiempos, son claramente insuficientes, quizá por eso de que el coche suele ser en muchos casos la segunda compra en importancia de cualquier ciudadano o familia media —la primera es la vivienda— y sabido es que, en estos casos, se hace cualquier esfuerzo con tal de lograr los objetivos; es decir, evitar en lo posible que los precios tan altos de los coches no se disparen aún más con los intereses que nos vemos obligados a pagar, que en la mayoría de los casos alcanzan y hasta superan con las fórmulas habituales de financiación el 20 por

El mal estado de muchos vehículos es causa directa de innumerables accidentes.

COMPRAR COCHE



Los desguaces de coches están demasiado vacíos si tenemos en cuenta la cantidad de coches que no merecen otro destino.

100 real. Sirvan de ejemplo los datos de distintos modelos del mercado que ofrecemos en el cuadro de estas páginas que hemos elaborado con la información facilitada en las propias sucursales de las distintas marcas.

Más facilidades

La propuesta de la DGT propugna, en primer lugar, la adquisición del vehículo nuevo sin ninguna entrada y con un interés del 12 por 100 real, lo que abarata sensiblemente los pagos mensuales y el precio final. Así, vehículos como el Panda, el Corsa City, el Renault 5 o el Visa se podrán conseguir sin entrada y con pagos mensuales que no llegarían a las 20.000 pesetas, frente a cuotas bastante más altas por los conductos más normales y aun pagando entrada. El precio final de estos coches también queda notablemente reducido. De los coches comparados por la revista TRAFICO, el precio final del coche más barato del mercado, el Panda, ofrece una diferencia a favor del sistema que se pretende implantar de 145.690 pesetas y lo mismo ocurre con el más caro, un BX básico, cuya diferencia es de 256.260 pesetas. Dinero que se ahorrará el comprador de coche que se apunte a este plan de renovación del parque.

Además de estas medidas financiero-comerciales, cuyos distintos aspectos se continúan estudiando —hay dos bancos, el Exterior y el Hispano Americano, dispuestos a ofrecer líneas de crédito blando (un 12 por 100 aproximadamente) para poder abordar este plan, a los que se espera se unan otros más adelante— hay un tercer aspecto como es el puramente fiscal, que para algunos es uno de los principales caballos de batalla. El IVA, cómo no.

Cien mil ventas más

Se calcula que con la puesta en marcha de este plan, para el que

| LA FORMULA ACTUAL MAS BARATA | | | | | | FORMULA NUEVA (SIN ENTRADA) | | | | |
|------------------------------|-----------|----------------|-------|----------|--------|---|---------------------------|-------------------------------|--------------|--------------------|
| Marca y modelo | Contado | Entrada mínima | Meses | Pts. mes | Gastos | | Precio final (sin gastos) | Pts. mensuales durante 5 años | Precio final | Diferencia en pts. |
| SEAT | | | | | |  | | | | |
| Panda 40 | 712.878 | 114.878 | 48 | 19.419 | 12.000 | | | | | |
| Ibiza Junior 1.2 | 926.189 | 126.189 | 48 | 25.466 | 12.000 | 1.348.557 | 21.411 | 1.284.660 | - 63.897 | |
| OPEL | | | | | |  | | | | |
| Corsa City | 836.339 | Ninguna | 60 | 22.454 | 11.482 | | | | | |
| Corsa TR GLS | 1.136.116 | Ninguna | 60 | 31.855 | 16.259 | 1.911.300 | 26.264 | 1.575.840 | - 335.460 | |
| PEUGEOT | | | | | |  | | | | |
| 205 XL | 974.134 | 4.134 | 60 | 25.699 | 13.149 | | | | | |
| Horizont LS | 1.132.936 | 2.936 | 60 | 29.938 | 15.318 | 1.799.216 | 26.190 | 1.571.400 | - 227.816 | |
| RENAULT | | | | | |  | | | | |
| R 5 | 792.199 | 132.199 | 48 | 20.608 | 8.250 | | | | | |
| R 9 GTC | 1.116.320 | 196.320 | 48 | 28.726 | 11.500 | 1.575.168 | 25.806 | 1.548.385 | - 26.783 | |
| FORD | | | | | |  | | | | |
| Fiesta Balear | 905.423 | 135.813 | 48 | 24.063 | 30.400 | | | | | |
| Escort CL 1.1 | 1.140.423 | 171.063 | 48 | 30.313 | 34.400 | 1.626.087 | 26.363 | 1.581.780 | - 44.307 | |
| CITROEN | | | | | |  | | | | |
| Visa | 847.977 | Ninguna | 60 | 22.255 | 11.387 | | | | | |
| BX | 1.259.305 | Ninguna | 60 | 33.382 | 17.080 | 2.002.920 | 29.111 | 1.746.660 | - 256.260 | |



El plan propiciará la compra de unos 100.000 vehículos al año, que vendrán a sustituir a otros en pésimo estado.

LA REDUCCION DEL IVA, EL OTRO CABALLO DE BATALLA

LA reducción a un 12 por 100 del IVA aplicado a los coches, actualmente gravado con el 33 por 100, es uno de los principales pilares de este plan de rejuvenecimiento, junto a las facilidades puramente financieras o comerciales. En efecto, otro de los objetivos —tenazmente perseguido por fabricantes y vendedores— es conseguir la rebaja del tipo impositivo (IVA) del 33 por 100 actual al 12 por 100. Para alcanzar este objetivo será necesario un proyecto de ley que modifique la actual situación, lo que en buena lógica tardará algún tiempo, desde luego no para entrar en vigor a la vez que las otras medidas paralelas, que podrían entrar en vigor en los próximos meses.

Para ANFAC, la reducción a un 12 por 100 del tipo de IVA aplicable a estas operaciones «no supondría una pérdida de la recaudación, sino que, por el contrario, generaría un aumento neto de la misma, ya que si bien se ceden 21 puntos sobre las diez mil a veinte mil ventas que de todas formas iban a realizarse, se obtienen 12 puntos sobre las ochenta mil a noventa mil que sólo van a hacerse efectivas si se aplica el programa». Por otra parte, los propios fabricantes aseguran en un informe sobre el tema que «la reducción del IVA y, en menor medida, la prima de desguace ofrecida por los fabricantes constituyen elementos cruciales para la viabilidad del programa, ya que por encima de su efecto económico, estas medidas tienen un potencial psicológico muy notable, imprescindible para motivar a la opinión pública en la línea de renovación del parque que se pretende».

Tampoco están de acuerdo con el 33 por 100 del IVA los vendedores. El presidente de GANVAM explicó recientemente que «además de los altos precios de fabricación, el comprador tiene que hacer frente a elevadísimos impuestos. El tipo incrementado del 33 por 100 es el mismo que se aplica a joyerías, peleterías y hoteles de cinco estrellas. Es decir, a aquellas ventas o servicios que tienen una evidente connotación de lujo, entre las que se incluyen las ventas de automóviles nuevos y usados. Dada la influencia de los impuestos en la renovación del parque, hay que tener en cuenta que los ingresos de Hacienda por este concepto y para este año, procedentes de los automóviles, lo estimamos en la respetable cantidad de 228.000 millones de pesetas, abrumadora cifra con la que se van a gravar las renovaciones de vehículos durante este año». Para GANVAM, «el precio final a un cliente de un coche nuevo de tipo medio, una vez que se le ha incluido el IVA, supera actualmente, y para la gran mayoría de los modelos en oferta, el millón trescientas mil pesetas. Los clientes futuros se encuentran ante un problema de muy difícil solución para reunir este importe».

los fabricantes han elaborado unas alternativas a instancias de la DGT, se conseguiría la compra adicional —es decir, además de las ventas habituales— de unos 100.000 vehículos/año, lo que supondría un rejuvenecimiento del parque bastante sustancial y que en unos años nos colocaría a nivel de países como Francia, donde el promedio de coches cuya antigüedad supera los diez años no rebasa el 16 por 100.

En las distintas reuniones en torno a una mesa celebradas hasta ahora, todas las partes afectadas están de acuerdo en la importancia de este plan, que para unos significa una medida más para ir ganando terreno en la seguridad vial y, para otros, una importante reactivación del sector. La Asociación de Vendedores aseguró que «apoyamos la propuesta de la Dirección General de Tráfico y, por nuestra parte, colaboraremos totalmente al buen fin de dicho plan, sacrificando también parte de nuestros beneficios y procurando suplir a la ayuda estatal en aquellos casos que, aun siendo de justicia, no hayan podido aprovecharse de dichas condiciones especiales; al mismo tiempo que procederemos, de acuerdo con nuestras posibilidades, a desguazar el mayor número posible de automóviles».

Distintas marcas consultadas por esta revista han expresado igualmente su apoyo. Desde Seat, que se muestra favorable a la creación de líneas de crédito baratos «que permitan la renovación de un parque que es mucho más viejo que la media europea», a la Citroën, que asegura que «todas las medidas dirigidas a conceder facilidades cara a la renovación no sólo son bienvenidas, sino que las apoyamos firmemente. Nuestra casa aplaude cualquier iniciativa que ayude a solventar el problema de la antigüedad del parque, lo que redundará en un peligro para la seguridad vial», pasando por la Ford, que dice estar dispuesta a colaborar a todos los niveles para conseguir los objetivos que propugna el plan propuesto, incluso a través de nuevas gamas de coches con nuevos sistemas de seguridad. Para la Ford, una medida así, «además, reactivará el mercado interior y conseguirá un mercado más sólido, lo que redundará favorablemente en las exportaciones».

auto escuelas

I Congreso de Enseñanza de la Conducción

UNA CITA CON EL FUTURO



José RUBIO

Cerca de dos mil profesionales de las autoescuelas de toda España asistirán los próximos días 30 y 31 de mayo al I Congreso Nacional de la Enseñanza de la Conducción, que tendrá lugar en el Palacio de Congresos y Exposiciones de Madrid. Un congreso nacido de la propia necesidad e iniciativa del sector en la búsqueda de la adopción de soluciones que garanticen su futuro, y en cuya mesa de trabajo y discusiones se darán cita todos los aspectos que en la actualidad ocupan y preocupan a sus componentes, autores de las ponencias a presentar y debatir.

Efectivamente, el I Congreso Nacional de la Enseñanza de la Conducción, que se celebrará en Madrid los dos últimos días del mes de mayo, nació como una necesidad emanada de los propios representantes de una profesión que, desde fuera, ha sido muchas veces desconsiderada por culpa de una escasa valoración

de su labor didáctica y, desde dentro, ha sufrido en no menos ocasiones una casi total falta de información, cuando no una información desfigurada. Dentro de este contexto, la idea de celebrar un congreso en el que la Administración y el sector de las autoescuelas analizaran juntos los problemas de la enseñanza de

la conducción surgió el pasado mes de septiembre como un medio para ir abiertamente en busca de soluciones definitivas.

En aquella misma reunión se eligió democráticamente una comisión gestora, compuesta por once profesionales del mundo de la autoescuela y por dos representantes de la Administración

(Dirección General de Tráfico), cuyo trabajo a lo largo de estos meses está a punto de dar sus frutos con la celebración del congreso.

Los calendarios establecidos desde las primeras jornadas de trabajo se han cumplido puntualmente y hoy puede decirse que, tras las múltiples reuniones provinciales en las que se discutieron y ultimaron las ponencias a presentar, están muy definidos ya los puntos sobre los que van a versar los documentos definitivos a presentar y analizar por los asistentes a la cita de mayo.

Como se sabe, el Congreso quedó estructurado en tres grandes apartados a los que debían someterse las ponencias presentadas: 1) «La legislación aplicable a las escuelas de conductores»; 2) «Las escuelas de conductores como empresas. Problemática financiera. Relaciones socio-laborales», y 3) «Las escuelas de conductores como centros docentes». En conjunto, el número de ponencias presentadas por los diferentes grupos de trabajo repartidos por las provincias ha sido del 150. Todas ellas quedarán definitivamente refundidas, de cara a su exposición en el Congreso, pocos días después de que vea la luz este número de nuestra revista.

El nivel de participación es, pues, alto hasta el momento, mientras puede adelantarse que predominan las ponencias referidas al tercer apartado, «Las escuelas de conductores como centros docentes». Dentro de ellas, hay aspectos que parecen preocupar por encima del resto a los profesionales de la enseñanza de la conducción. Así, por ejemplo, se presentaron trabajos relativos a los siguientes aspectos:

— Estructuración de los actuales sistemas de exámenes teórico y práctico, cuestionados como sistemas de evaluación global de una enseñanza;

— posible dependencia de la enseñanza de la conducción del Ministerio de Educación y Ciencia;

— cupos de examen;

— reimplantación de las pruebas prácticas de maniobras —se afirma que algunos ayuntamientos no ven con muy buenos ojos el actual «examen integral», teniendo en cuenta posibles riesgos e incidencia en el tráfico—;

— conveniencia de que la enseñanza sea siempre impartida por profesionales, desapareciendo así la realizada por otras entidades o instituciones;

— reciclaje de los conductores a la hora de la renovación de sus permisos de conducción;

— extrema colaboración entre profesores y examinadores, y

— posibilidad de expedir un permiso de conducción provisional, de modo que si en dos años su titular no sufre ningún accidente grave ni comete infracciones «de peso», podrá tener acceso al definitivo.

Respecto al apartado de «Las escuelas de conductores como empresas», las ponencias reci-

Ocasiones perdidas

EL penalty que se estrella en el larguero, el pinchazo en hueso tras la faena redonda, el número de lotería que rechazamos y luego sale premiado con el gordo, el ligue que se nos escapa en el último momento, el viaje al Caribe que posponemos por exceso de trabajo, el avión que perdemos porque —por una sola vez y sin que sirva de precedente— sale a su hora, la equis loca que estuvimos a punto de ponerle al Barcelona-Osasuna, son ocasiones perdidas que, al revés que las oscuras golondrinas, nunca volverán.

Durante los días 30 y 31 de mayo va a celebrarse, en el Palacio de Exposiciones y Congresos de Madrid, un Congreso sobre Enseñanza de la Conducción. La Administración quiere sentarse con todos los profesionales de este sector —directores, profesores y propietarios de autoescuelas—, intercambiar opiniones, pareceres y puntos de vista con ellos, y conocer directamente sus problemas y aspiraciones, para así, luego, tratar de solucionar aquéllos e incorporar éstas a la normativa futura. La inscripción al Congreso es gratuita. Las fechas previstas coinciden con viernes y sábado, para causar el menor trastorno posible en el desarrollo de la actividad laboral de los asistentes. Queda la noche del sábado y la jornada del domingo para poder cumplir con eso de «el congreso se divierte». ¿Era a Fernando VII a quien se las ponían así? Bien, pues a pesar de todo y aunque a la ocasión la pintan calva, parece ser que, en principio, hay una parte de los profesionales del importante y numeroso sector de la enseñanza de la conducción automovilística que piensa dejar pasar este tren sin subirse a él. Y es que, como es bien sabido, de todo tiene que haber en la viña del Señor.

Javier COROMINA DOISY

das abogan, entre otras cosas, por la necesidad de recibir ayudas de la Administración, tales como subvención a la compra de vehículos y combustible, supresión del IVA, posible desgravación por parte del aspirante a la hora de hacer su declaración de Hacienda, etcétera. Asimismo, se habla de la necesidad de que se establezca un cuadro de tarifas máximas y mínimas para la enseñanza.

Y, por lo que atañe a los aspectos jurídicos, hay ponencias referidas a la conveniencia de elaboración de un «estatuto del profesor», a la autorización del permiso B-1 a los dieciséis años, a una normativa de incompatibilidades que lleven al profesional a la dedicación exclusiva, etcétera.

Antes de primeros de mayo, todos los componentes de la comisión gestora del Congreso tendrán en su poder las refundiciones de las ponencias, así como todas las ponencias primitivas, para que analicen puntualmente si en los textos finales se recogen todas sus preocupaciones. Quedará entonces abierto el plazo para la presentación de enmiendas, que vencerá el 15 de mayo.

PASO A PASO (1982-1986)

Desde que en 1982 se introdujeran modificaciones en el entonces vigente Reglamento de Autoescuelas, dando vía libre a la denominada «contingentación» del sector con el siguiente perjuicio a los titulares de pequeñas autoescuelas y profesores en general, la Dirección General de Tráfico ha ido dando una serie de pasos tendentes a resolver la problemática del sector como vía adecuada para conseguir una enseñanza eficaz de la conducción. A continuación enumeramos cronológicamente las etapas fundamentales que han afectado a las autoescuelas:

• Orden de 10 de julio de 1978 por la que se aprueba el Reglamento Regulator de Escuelas Particulares de Conducir.

• Orden de 18 de junio de 1979 por la que se modifica el Reglamento anterior.

• Orden de 4 de mayo de 1982 por la que se modifican determinados artículos del anterior Reglamento.

• Orden de 21 de enero de 1983 por la que se anula, en virtud de recurso, la orden de 4 de mayo de 1982, por la que se modificaron determinados artículos del Reglamento.

• Real Decreto 1753/1984, de 30 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento Regulator de las Escuelas Particulares de Conductores (actualmente en vigor). Sus principios básicos son: libertad de creación de empresa, establecimiento de escuelas unipersonales que permiten llevar la enseñanza a zonas donde antes no era rentable, la no necesidad de director en las escuelas de dos profesores en la que al menos uno sea titular de la misma (lo cual ha posibilitado la creación de empresas a profesores antes asalariados) y, por último, unidad de la escuela independientemente del número de secciones.

• La Sala Cuarta del Tribunal Supremo desestima, mediante sentencia de 23 de mayo de 1985, el recurso contencioso-administrativo interpuesto por la Federación Nacional de Autoescuelas (FENAE) contra la orden del Ministerio del Interior de 21 de enero de 1983, que anulaba otra anterior de 4 de mayo de 1982.

• Orden del Ministerio del Interior de 19 de junio de 1985, por la que se establecen las normas

básicas y generales para la obtención del certificado de profesor de Formación Vial. La citada disposición fue recurrida por FENAE y la Federación Catalana de Autoescuelas sin que hasta el momento se haya dictado sentencia.

• Resolución de 26 de agosto, de la Dirección General de Tráfico, por la que se convoca el primer curso experimental en Madrid —180 plazas— para los actuales profesores que deseen acceder al certificado de profesor de Formación Vial.

• Reunión de la DGT, el 11 de septiembre de 1985, con representantes de las asociaciones profesionales de Escuelas Particulares de Conductores, en la que se llegan, entre otros, a una serie de acuerdos, principalmente la celebración de un Congreso Nacional de la Enseñanza de la Conducción que aborde y estudie toda la problemática del sector, a cuyos efectos se nombra democráticamente una comisión gestora.

• Reunión de la Comisión Gestora del Congreso, el 30 de octubre de 1985, que acuerda establecer los temas básicos para el Congreso de la Enseñanza.

• Resolución de 9 de enero de 1986, de la DGT, por la que se convocan cursos en Madrid (180 plazas), Almería (50), Asturias (30), Barcelona (180), Cáceres (30), Córdoba (30), La Coruña (30), Valencia (90), Valladolid (60) y Zaragoza (30) para los actuales profesores que deseen acceder al certificado de profesor de Formación Vial.

La próxima convocatoria será para Asturias, Baleares, Barcelona, Cáceres, Córdoba (Puente Genil), La Coruña, León, Madrid (Alcalá de Henares), Murcia, Sevilla, Valencia y Zaragoza, y se irán extendiendo en la medida que lo exijan las necesidades. Igualmente se tiene previsto convocar próximamente cursos para aquellas personas que intentan acceder a la profesión por vez primera.

• Reunión de la comisión gestora para el I Congreso Nacional de la Enseñanza, el día 22 de febrero de 1986, en la que se analizaron aspectos relativos a la estructuración de las sesiones de que constará el Congreso, así como la presentación de las ponencias a desarrollar.



JOSE RUBIO

La comisión gestora

La comisión está formada, además de por dos representantes de la DGT, por los de la Asociación Provincial de Autoescuelas de Madrid, Asociación Provincial de Autoescuelas de Jaén, Unión de Empresarios de Asturias, la Unión Profesional de Directores y Titulares



PABLO GIMENEZ LOPEZ

Nació en Navaceterilla de Corneja (Ávila) el 4 de septiembre de 1945. Vivió con sus padres en Extremadura y, desde 1960, trabaja como metalúrgico en Madrid. Por entonces se afilia a USO y es dirigente político. Desde hace dos años es responsable sindical del sector de autoescuelas.



GERARDO TUYA AGUIAR

Natural de Oviedo y cincuenta y cuatro años. Inició estudios de Derecho y los abandonó para trabajar en la Banca desde 1947 a 1976. En este año pidió la excedencia y se introdujo en el mundo de los negocios. En 1976 abrió una autoescuela en Oviedo y ahora cuenta además con secciones en Pola de Siero y Noreña. Tiene los títulos de profesor y director de autoescuela.



DANIEL VICTORIA MEDINA

Nació en Madrid el 6 de abril de 1942. Inició sus estudios en los Escolapios de Getafe. En 1963 trabaja en la gestoría que tenía su padre y en 1965 da de alta su primera autoescuela. En la actualidad tiene cuatro sec-

ciones; dos en Madrid y una en Leganés y Humanes.



CLAUDIO GOMEZ ALEJANDRE

Nació en Azuaga (Badajoz), cincuenta y seis años. Cursó estudios eclesiásticos. Posteriormente realizó trabajos administrativos en los almacenes de sus abuelos. Es contable. En 1972 se trasladó a Madrid y sacó el título de profesor de autoescuela y trabajó como tal. Desde 1974 es directivo de la Asociación Profesional de Trabajadores y Técnicos de Autoescuelas (APTTAE) y, en la actualidad, es secretario general de la misma.



LLUIS JUAN BAUTISTA

Nació en Badalona el 3 de marzo de 1952. Después de cursar los estudios de Bachillerato desempeñó diversos trabajos hasta que en 1975 se tituló como profesor de autoescuela. Desde entonces ha venido trabajando ininterrumpidamente como profesor en Barcelona. En 1980 obtuvo el certificado de aptitud de director. Es miembro de la comisión gestora en su calidad de profesional libre no asociado.



VICENTE MARTINEZ GARCIA

Nació en Acebes del Páramo (León), el día 19 de abril

de Autoescuelas de Valencia y Provincia, las Asociaciones de Profesores de León, Jaén y de la Coordinadora Nacional de las Asociaciones de Profesionales de Autoescuelas, además de UGT, USO y APTTAE y de una profesional libre no asociado. Estos son los miembros.

de 1935. Sus primeros estudios los cursó en un internado de los Salesianos. Posteriormente trabajó en una gestoría. Su vinculación con las autoescuelas se inicia en 1964, por razones familiares. Realizó el curso de profesor en 1970. Dirige una autoescuela en León.



ANTONIO CAMACHO UBEDA

Nació en Senes (Almería), treinta y siete años. Realizó estudios de Filosofía y Magisterio. Lleva trabajando doce años en el sector de autoescuelas, como profesor. En la actualidad ostenta el cargo de director asalariado e igualmente trabaja como profesor.



JOSE LUIS SERRANO SANTIBURCIO

Nació en Jaén el 23 de julio de 1953, tiene treinta y dos años. Después de realizar estudios de Formación Profesional de Primer Grado, trabajó en una empresa automovilística. A través de un amigo, en 1976 hizo el curso de profesor y desde entonces ha trabajado ininterrumpidamente como tal en Jaén.



JUAN PEREIRA LOPEZ

Nació en Bélmez de la Moraleda (Jaén), el 25 de

junio de 1949. Después de estudiar el Bachillerato cursó Magisterio y ejerció como tal durante un curso. En 1973 obtuvo el título de profesor de autoescuela y en 1976 el de director. En la actualidad trabaja en una autoescuela de su propiedad como director y profesor.



RAMON VILLAVERDE VALERO

Nació en Valencia en 1947, treinta y nueve años. Cursó estudios de Bachillerato elemental y de alguna manera estuvo vinculado al tema de autoescuelas, ya que su padre regentó una en el período comprendido entre 1957 y 1963. Trabajó en el ramo de la hostelería hasta el año 1974, en el cual obtiene el título de profesor de autoescuela y ejerce como tal.



VICENTE CRESPO CALVO

Nació en Masamagrell (Valencia), el 29 de abril de 1924. Cursó estudios de peritaje mercantil y su profesión es la de gestor administrativo. Esta actividad, muy vinculada al ramo del automóvil, le llevó en 1960 a montar una autoescuela. En la actualidad tiene tres autoescuelas en Valencia y es director y titular de las mismas.

ESTRELLA RIVERA, consejera técnica de Formación Vial, y **JOSE ANTONIO PENAS**, jefe de Programas de Investigación de la Conducción ambos funcionarios de la Dirección General de Tráfico, completan la lista de los componentes de la comisión gestora.

DANIEL VICTORIA, presidente de la Asociación Provincial de Madrid

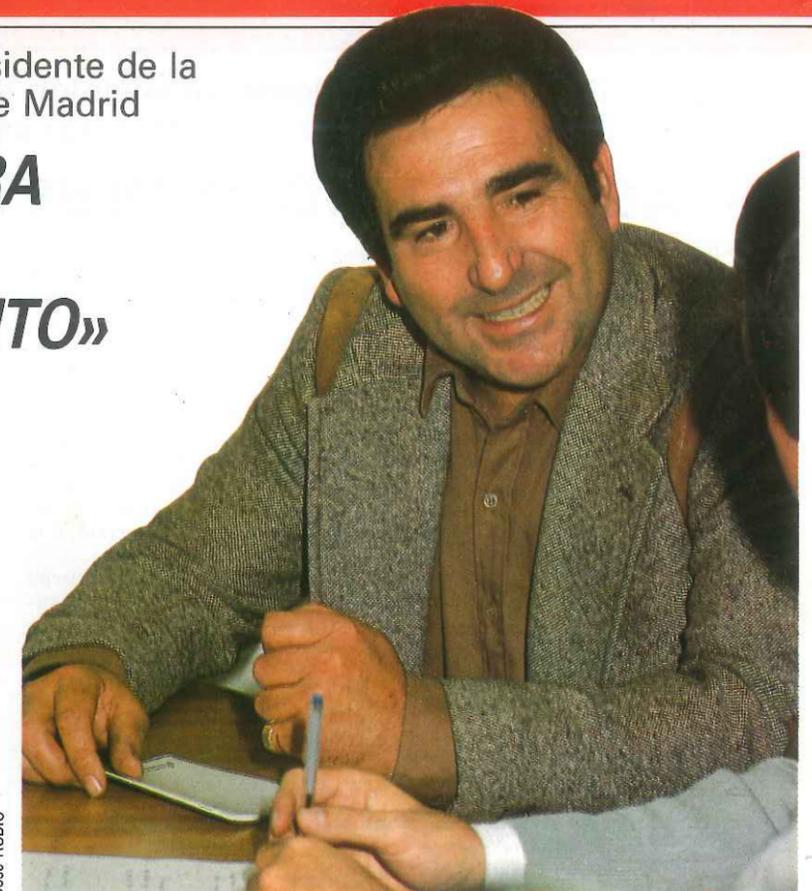
«SERVIRÁ PARA MEJORAR EL REGLAMENTO»

ES optimista por naturaleza y tiene plena confianza en el futuro, «siempre que la Administración y nosotros caminemos juntos y que los puntos de vista sean cada vez más coincidentes». Y le habla a uno del ejemplo del Japón, donde son las propias autoescuelas las que examinan a los aspirantes al permiso de conducir: «¿Se puede dar un caso más claro de confianza y responsabilidad cívica que ése?» Daniel Victoria, uno de los componentes de la comisión gestora del Primer Congreso Nacional de la Enseñanza de la Conducción, es presidente, recientemente reelegido, de la Asociación Provincial de Autoescuelas de Madrid. Lleva «nada menos que veinticinco años ligado a esta profesión, en la que he pasado por todos los trabajos hasta llegar a ser propietario. Ahora, claro, mi interés está en sacar adelante los problemas del sector y, en concreto, los de la asociación que presido».

—En ese contexto de sacar adelante los problemas del sector, ¿el Congreso que tendrá lugar el próximo mes lo ve como esperanza inmediata o de futuro?

—Indudablemente, de futuro. Creo que las resoluciones que en él se adopten van a servir para mejorar a todos los niveles la problemática que aqueja a este sector. Y yo veo el futuro bien, con optimismo. Pero siempre que caminemos juntos con la Administración, que nuestros puntos de vista coincidan, que entre nosotros haya propuestas y acuerdos para perfeccionar lo perfeccionable y desechar lo perjudicial. Hay abierta una colaboración, con una meta final: ofrecer más seguridad y ayudar a conseguir una sociedad mejor. Por eso le quiero poner el ejemplo del Japón, donde son las propias autoescuelas las que examinan a los aspirantes. ¿Se puede dar un caso mejor de confianza y responsabilidad cívica? No sé si aquí llegaremos a esto, pero el camino está abierto.

—Cuando hablaba de mejorar lo mejorable, quizá se refería al Reglamento. ¿Piensa que el Congreso va a servir, entre otras cosas, para eso?



JOSE RUBIO

—Efectivamente, el Congreso debe servir como base para una mejora del Reglamento, que tenemos que pretender sea un poco más exigente y más concreto en cuestiones como el coste de garantía de la clase, la duración de la misma —lo ideal son cuarenta y cinco minutos—, etcétera. Por otra parte, hay que potenciar la competencia basada en la calidad de la enseñanza y éste será uno de los temas a abordar en el Congreso. En él residen muchas de nuestras esperanzas de mejorar el Reglamento, y yo creo que se va a conseguir, porque hay diálogo. Por eso me gustaría que todos supieran aprovechar esta posibilidad. Tengamos en cuenta que buscar lo mejor tiene que ser labor de todos.

—Se ha hablado muchas veces de evolución del sector. ¿Por qué caminos ha de ir esa evolución, en su criterio?

—Estimo que debe hacerlo por tres caminos básicos: la calidad de la enseñanza, la responsabilidad de los profesionales, y la mayor seguridad y educación de los futuros alumnos. Todo esto, por supuesto, estará sobre el tapete en la mesa del Congreso.

—¿Un Congreso sobre cuya eficacia está usted convencido como profesional del sector?

—Sí, estoy convencido de esa eficacia, porque confío en la buena volun-

tad de tantos profesionales como están trabajando por el futuro de nuestra profesión. También espero que sirva como punto de partida de unas buenas relaciones entre las autoescuelas y Tráfico, programadas anualmente para hacer un balance y poder planificar las futuras modificaciones que sirven para mejorar la seguridad vial.

—¿Puede salir más contento el profesorado o el empresario?

—Contentos deben salir todos: el empresario por tener el horizonte de futuro más claro y el profesorado, por la lógica esperanza de llegar a tener un día su propia escuela.

—Tras las diversas reuniones de la Comisión Gestora, para preparar la cita de finales de mayo, ¿cree que el Congreso va a estar bien enfocado?

—Personalmente, creo que está bien enfocado, pero también sé que se puede mejorar hasta la fecha de la celebración. De ahí la importancia de la que hemos llamado comisión de apoyo.

—Seguro que hay una idea fija que le preocupa especialmente de cara al Congreso. ¿Cuál es?

—Sí, sí. Tengo esa idea fija. Y es que se asuman las conclusiones por todas las partes interesadas en el mismo. Si es así, habremos avanzado un gran camino.

GERARDO TUYA, presidente de la Unión de Empresarios de Autoescuelas de Asturias

«LA ADMINISTRACION DEBE AYUDARNOS»

PARA Gerardo Tuya, presidente de la Unión de Empresarios de Autoescuelas de Asturias, «el Congreso lo consideramos fundamental, porque va precedido de unas reuniones de trabajo de la comisión gestora constituida al efecto, previo estudio de las ponencias de toda España, en la que están representadas todas las partes implicadas en el sector: Dirección General de Tráfico, Asociaciones de Empresarios, de Profesores y centrales sindicales. Ahora bien, he de decir que las medidas de todo tipo hay que estudiarlas y afrontarlas valientemente, sin mirar su dureza o impopularidad, porque la seguridad vial es algo muy serio, en lo que nos va la vida».

—¿Cuáles considera son los problemas fundamentales del sector y cuáles sus soluciones?

—Ante todo, una terrorífica proliferación de autoescuelas. En los dos últimos años, aumentaron en un 25 por 100, mientras el número de alumnos disminuía verticalmente. Aquí el permiso se obtiene una vez para toda la vida, sin reciclajes ni perfeccionamientos posteriores. Pero ¡cuidado! Los empresarios no pretendemos que se impida la iniciativa privada. Iríamos contra nuestros principios. Ni tampoco que se nos proteja con privilegios de monopolios o cosas por el estilo, ya pasadas. Sólo pedimos la exigencia de unas condiciones serias para la apertura de nuevas autoescuelas y para sostenimiento de las actuales, que garanticen competencia lícita y calidad de enseñanza. Un número abrumador de escuelas que no guarde proporción con el de alumnos, no facilitará la calidad de enseñanza, pues con esa competencia desproporcionada las autoescuelas, para subsistir, se verán obligadas a abaratar costos, en perjuicio de la calidad de la enseñanza.

Y hace una referencia al reglamento:

—Existe un contrasentido. El reglamento fija que toda autoescuela tendrá que disponer como mínimo de dos profesores por sección, cosa que casi puedo asegurar que ninguna de las autoescuelas cumplimos. Se tiene trabajando el menor número posible de profesores y se cubren los mínimos de esos dos profesores por sección contratando profesores ficticios. Es decir, se les hace figurar en la Seguridad Social por una hora, se cotiza por ese tiempo y, aparentemente, quedan cubiertos los mínimos.

—¿En consecuencia?

—A las nuevas autoescuelas hay que exigirles de verdad esos dos profesores, con plena dedicación y plena cotización a la SS. Y la misma justicia, claro, a los que ya estamos funcionando. Ahora

bien, a las autoescuelas hay que ayudarlas por parte de la Administración sin rodeos ni ambigüedades, como se hace en el resto de Europa o, por lo menos, en los países más avanzados. De lo contrario, pasa lo que está pasando: que la propia Administración se encuentra que no puede exigir a las autoescuelas, porque éstas se encuentran ahogadas. Y se toleran así toda clase de irregularidades, pero luego la culpa de la mala imagen y de la mala enseñanza se echa a las autoescuelas, y de la mala seguridad, a la Dirección General de Tráfico.

Gerardo Tuya no se siente satisfecho con lo que expone simplemente. Aporta documentación «europea». Así, afirma:



José RUBIO

—Ahora llega Alemania y dispone que, a partir del uno de junio, quedan prohibidas las clases particulares. Esto hace tiempo que está prohibido en España, salvo con determinados requisitos, como instalación de un doble mando, etcétera. La diferencia está en que en Alemania los ciudadanos cumplen lo legislado y la Administración controla y sanciona sin contemplaciones. En España, quizá por nuestra peculiar manera de ser, hay una tendencia en muchos casos a no respetar la legislación, y de otra parte la Administración —todo hay que decirlo— no controla y sanciona con el mismo rigor lo que legisla. A las autoescuelas están llegando bastantes alumnos a clase de teórica conduciendo incluso su propio vehículo, sin haberse examinado ni obtenido el permiso de conducción. Y luego, naturalmente, las consecuencias son lamentaciones, críticas para todos. Y mientras otros países van en cabeza en seguridad vial, nosotros estamos entre los de cabeza en accidentes.

—¿En qué forma el Congreso puede suponer una mejora del sector, tanto en el ámbito económico como en el administrativo, y para la seguridad vial?

—En el económico, se puede conseguir la estabilización del sector y crear unos seis mil puestos de trabajo más. Es decir, un nuevo profesor que, por lo menos, falta —una con otra— a cada una de las seis mil autoescuelas o secciones del país. En el administrativo, porque después sí podrá la Administración exigir a las autoescuelas, con toda la razón y con toda la fuerza de la ley, un perfecto funcionamiento y una perfecta calidad de enseñanza. Y quien no cumpla, que sea suspendido en su actividad mientras no reúna condiciones. Finalmente, en cuanto a la seguridad vial, es evidente que si se mejora la calidad de la enseñanza, se mentaliza a los alumnos que aprender es más importante que pasar un examen, y se les enseña a circular correctamente y comportarse con respeto y serenidad, todo ello contribuirá a mejorar la seguridad vial.

—¿Considera usted que el Congreso ha de tener continuidad?

—Está muy claro: si no se logran resultados verdaderamente positivos, para los que desde luego es necesario un gran esfuerzo y un sincero deseo de Administración y profesionales del sector, estamos seguros de que la experiencia no podrá volver a repetirse. Por lo menos, en el empresariado no se encontrará ya a nadie con ilusión para nuevas batallas de este tipo. Si la Administración no tiene decididamente un apoyo a las autoescuelas, a cambio —por supuesto— de una contraprestación de éstas en forma de colaboración decidida y perfecto funcionamiento, no se encontrará ni autoescuelas, porque poco a poco irán quebrando. Y, por favor, que no nos argumenten que los negocios no van tan mal cuando aumentó el número de autoescuelas. Ahora no viven ni los nuevos ni los antiguos. Aumentaron por las exageradas facilidades de todo tipo que se han dado y, en cuanto a los establecidos, cualquiera sabe que un empresario tiene que defender su negocio hasta el final, porque es su medio de vida, y termina, si le obligan, cometiendo irregularidades en su funcionamiento y servicio para abaratar costos y poder subsistir. Pero permítame que, para terminar, le transmita un párrafo del acta de nuestra última asamblea: «Somos conscientes de que sólo ofreciendo a la Administración cosas positivas y una conducta clara podemos exigir cosas justas y razonables, que permitan la estabilización y el prestigio del sector y la contribución a la mejora de la seguridad vial».

MOTOCICLISMO

Tráfico DEL MOTOR



El 4 de mayo, en el Jarama, primer acto

UN MUNDIAL COMO NUNCA

A la vuelta de la esquina, el próximo 4 de mayo, en el circuito del Jarama, se halla el principio de una de las temporadas más importantes de nuestro motociclismo. Esta vez, el Mundial de velocidad acaparará como nunca la atención de miles de aficionados que seguirán con pasión, y temor a la vez, la actuación de unos pilotos españoles que ya se codean, a todos los niveles, de tú a tú en todas las cilindradas. Este año, señores, esto va muy en serio... Y de esa seriedad nos habla Claudio Boet, especialista y redactor jefe de la revista «Motociclismo», en este reportaje, a menos de un mes del comienzo del campeonato.

Nieto (12+1), quizá en la despedida

“Todos irán contra mí”

(Págs. 24 y 25)



UN MUNDIAL COMO NUNCA

Con la firma aún «caliente» sobre el papel que Claudio Castiglioni, patrón de la italiana Cagiva, le puso sobre la mesa a Juan Garriga, se cerraba a ultimísima hora (viernes 21 de marzo) el último «campanazo» producido este invierno-primavera en el siempre obligado espacio pre-temporada, donde pilotos y marcas se disputan mutuamente. Sólo que este año, siempre hablando de los españoles, las cosas han sido más importantes que otras veces, ha habido un serio movimiento que de una forma imprevista ha situado a pilotos españoles en todas las categorías del Mundial. Como el año pasado, dirán algunos. Bueno, quizá sí, pero con notables diferencias. Veamos.

Sorpresa

Teóricamente, la categoría «reina» del Mundial iba a tener baja española, ante la renuncia de Sito Pons a su antiguo equipo HB-Suzuki del italiano Gallina y su fichaje, sonado y polémico, con Honda en 250 c.c. Pero a última hora, hace escasos días, ante la sorpresa general (aunque se trataba de un asunto planificado de antemano), Juan Garriga, el piloto del momento en España, que iba a ser el representante español de la JJ-Cobas en 250, llegaba a un acuerdo con la marca italiana Cagiva para correr el Mundial de 500 esta temporada.

La decisión y posterior firma de un contrato millonario se producía después de unas pruebas exhaustivas a puerta cerrada en el circuito del Jarama, donde el piloto barcelonés, tras probar no menos de cinco versiones de la Cagiva de G.P., quedaba a tan sólo dos segundos del récord de la categoría, hecho este más que suficiente para que el piloto tomase la «decisión de su vida».

Recordemos que similar situación fue la de Sito Pons el pasado año, aunque la diferencia en este caso sea el conocimiento de antemano de las posibilidades de las motos y el hecho de afrontar esta aventura como una experiencia de incalculable valor profesional, al margen de los resultados.

La «locura» del 250

Cambio de piloto, pues, en 500, Garriga (Cagiva) por Sito, quien re-

Cedida por MOTOCICLISMO



Juan Garriga, el piloto del momento en España, tomó la «decisión de su vida».



Cedida por MOTOCICLISMO



Sito Pons regresa a los 250 c.c., donde este año habrá más «guerra» que nunca.

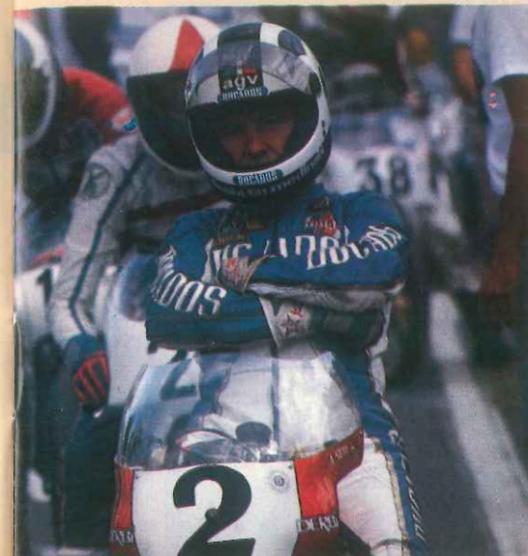


Cardús y Reyes, dos españoles que también esperan «su» momento.

gresa a la categoría de 250, donde este año, más que nunca, habrá «guerra». Con Freddie Spencer apeado definitivamente de esta cilindrada (donde el pasado año venció sin contemplaciones con la nueva NSR 250) y seis «réplicas» de su moto, con trato directo desde Japón, para seis elegidos (Pons, Mang, Balde, Fukuda, Ricci, Sarron), difícil sería poder elegir el vencedor, porque a estos seis habría que añadir a Carlos Lavado, Martin Wimmer

y el japonés Taira con las nuevas —y también oficiales— Yamaha YZR250. Nueve pilotos «oficiales», pues, para un solo título, que así, sin muchas reflexiones, repartiríamos entre el alemán y buen conocedor de las Honda 250, Anton Mang, Carlos Lavado (porque es una oportunidad que está esperando hace mucho tiempo) y nuestro Sito Pons. Mang y Pons se batieron ya en Daytona, haciendo un 1-2 que dejó bien a las claras dónde están las Honda oficiales y dónde los demás. El Mundial será, pues, no sólo una lucha de pilotos, sino también de preparadores.

Y en ese otro grupo, con carreras-cliente o motos oficiales de los equipos europeos, situaremos a los demás españoles, Cardús entre ellos (englobado en el equipo Campsa de Sito, con una Honda RS250), Luis Miguel Reyes (todavía por confirmar la moto), Toni García, Boronat, Cots... Y mención aparte merece la situación actual del equipo JJ-Cobas. Con la «escapada» de su primer piloto español (Juan Garriga), a la cilindrada de 500, la única representación oficial de la marca recaerá en manos del joven piloto británico Alan Carter, un ex pupilo del campeón Kenny Roberts, que el año pasado montara su propia escudería en esta cilindrada, y al que le sería ofrecida la moto oficial española. Según las declaraciones de este último, puede estar entre los tres primeros del Mundial. Así pues, una nueva figura que su-



No parece que Nieto vaya a tenerlo demasiado difícil en 125 c.c.



Sin duda, Freddie Spencer es el hombre a batir en la categoría «reina»: 500 c.c.

mar al nutrido grupo de pilotos con motos punteras y posibilidades reales de alzarse con el título.

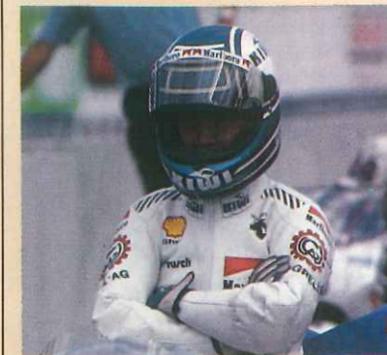
Spencer, contra todos

En la cilindrada «reina» de 500, el asunto está este año también muy complicado. Freddie Spencer con la Honda V-4 que le condujera el pasado año al título, querrá lógicamente este año repetir. Pero no estará solo, y esta temporada más que nunca la competencia va a ser dura. Honda fichaba al australiano-británico Wayne Gardner (revelación en 500 la pasada temporada) como piloto número dos del equipo. Sobre el papel, puede ser el auténtico «coco» de Spencer, aunque todo va a depender de si en realidad le van a ser suministradas las mismas motos que al campeón.

Pero el peligro, además de venirle a Spencer de su propia marca, aparecerá también por dos flancos muy peligrosos: los dos equipos Yamaha oficiales montados, el uno en Italia bajo la batuta del quince veces campeón del mundo, Giacomo Agostini, y el otro en los USA, al mando del no menos terrible (también en los



Junto a Angel Nieto, Aspar es también primer espada de Derbi en 80 c.c.



El peligro para los españoles en 80 c.c. se llama Dorflinger.



Manuel Herreros, la promesa española de 80 c.c.

boxes preparando estrategias) Kenny Roberts. Los pilotos del primero serán Eddie Lawson (campeón en el 84), y Rob McElnea, mientras que los americanos serán Randy Mamola (el de las descolgadas impresionantes y la cámara de vídeo en la moto los pasados mundiales) y Mike Baldwin. A ellos debemos sumar al ex campeón de 250, Christian Sarron, sobre una quinta Yamaha oficial, en este caso de la escudería gala Sonauto, y al también francés Raymond Roche, que regresa a su vieja marca (Honda), sobre una NSR 500 tricilíndrica, o al belga De Radigues sobre otra Honda, o al británico Ron Haslam sobre una experimental Elf-2.0... Es inútil hacer pronósticos; el «500» recuperará sin dudas el status de «reina» después de un breve lapso en el que la cilindrada de 250 acaparó

toda la atención. Pero aventurándonos algo en este futuro inmediato, no sería descabellado presagiar un duro enfrentamiento Honda-Yamaha, o Spencer-Lawson. Dos campeones con motos oficiales y en estos momentos, las mismas habilidades en esta categoría. Veremos...

Nieto

Difícil no lo va a tener en exceso (toquemos madera), pero algo de lucha sí va a encontrarse en 125 c.c. Nos referimos, claro está, a nuestro Angel Nieto. ¿Qué pasa con Nieto? Para aquellos que hayan perdido la pista, momentáneamente, de las actividades deportivas de nuestro campeónísimo (recordemos: 12+1 títulos mundiales), he aquí un breve resumen para ponerles al día: Nieto dedicó la temporada pasada a la cilindrada de 250, donde teóricamente su marca, Garelli (que había abandonado la cilindrada de 125 c.c.), le había preparado una rápida y «ganadora» bicilíndrica.

Pero la realidad fue bien otra. Las Garelli no fueron jamás competitivas (al menos para estar donde Nieto quería: delante) y la temporada se perdió. Se habló de la equivocación de su decisión, de dejarse llevar por la euforia de esa cilindrada que abarcaba a la mayoría de los pilotos españoles y un sinfín de cosas. La realidad era que Nieto tardó

EL CALENDARIO

- 4 mayo: España.
- 18 mayo: Italia.
- 25 mayo: Alemania.
- 8 junio: Austria.
- 15 junio: Yugoslavia.
- 28 junio: Holanda.
- 6 julio: Bélgica.
- 20 julio: Francia.
- 3 agosto: Inglaterra.
- 10 agosto: Suecia.
- 24 agosto: San Marino.
- 28 septiembre: Alemania.



UN MUNDIAL COMO NUNCA

muchos meses en recuperarse de su lesión de finales del 84 en Italia, cuando ya había ganado el título, y que quería seguir corriendo. Al final de temporada, Nieto volvía sus ojos (¿o fue al revés?) a su viejo y primer amor: Derbi. La temporada de 80 c.c. había dado un vuelco para la fábrica de Mollet y se estaba perdiendo el título. Nieto se montó en las 80 c.c. para ayudar y... empezar unos contactos que terminarían con su fichaje para el Mundial 86 sobre las Derbi 80. Pero ¿y 125 c.c.?

De todos es conocida la habilidad de Nieto por conseguir cuanto se propone, y así, en los meses pretemporada, conseguía un contrato con la fábrica italiana MBA de la que saldría como piloto oficial, junto a Brigaglia como segundo piloto. Temporada pues solucionada para el campeón. ¿Posibilidades? Bueno, «todas», si lo miramos con pasión nacional, «algunas dificultades» si somos realistas y vemos la furia nacida en estos momentos en Italia, caso del campeón actual, Fausto Gresini, con las Garelli ex Nieto y que puede ponerle las cosas difíciles. Veremos...

Monopolio Derbi

En 80 c.c. el color va a ha ser totalmente español, con permiso de Dorflinger y su Krauser que, aunque obviamente tratará de evitar en lo posible el desastre que se le viene encima, el espectáculo lo va a garantizar por sí solo el equipo Derbi: Nieto y Aspar, con las mejores 80 del Mundial sin discusión, y sin órdenes de equipo. Manuel Herreros «Champi», la gran promesa de la categoría, haciendo de «respaldo» a los dos pilotos anteriores, y una cuarta Derbi, en manos de Joaquín Gali, que cerrará este despliegue sin precedentes. No resulta difícil adivinar que la lucha entre los pilotos de las «balas rojas» será digna de presenciarse y no menos también los malabarismos de sus jefes de equipo para dirigir, sin que se produzcan situaciones delicadas o comprometidas, a esos cuatro hombres. Veremos...

El día 4 de mayo, en el Jarama (que estará más lleno que nunca), todos los aficionados tendremos respuestas a tantas intrigas. Una cita para no faltar.

Claudio BOET

NIETO, ante la posibilidad de superar el record de Agostini

"Siempre he sido un hombre a batir"



A Angel no le gusta comenzar precisamente en el Jarama.

El próximo día 4 de mayo dará comienzo el Campeonato Mundial de Motociclismo. Será precisamente en el circuito madrileño del Jarama donde se dé el primer banderazo de los doce que completan la gira por los continentes. En la parrilla de salida estará Angel Nieto, la máxima figura del motociclismo español, en su esperada reaparición tras una temporada para olvidar.

Trece títulos lo avalan. Será una vez más la estrella del Campeonato. En esta ocasión, con un nuevo equipo de pilotos y unas remozadas Derbis, pretenderá igualar o superar el mítico récord de Agostini, establecido en catorce entorchados. Enrolado en dos cilindradas en las que siempre fue intratable, 80 c.c. y 125 c.c., Angel Nieto quiere conseguir el doblete, rebasando su famoso «12+1».

Ha transcurrido un largo invierno de planificación. Los últimos meses previos a la competición están siendo contrarreloj. Nieto no descuida un detalle. «Después de superar ciertos problemas en frenos y suspensión, hemos conseguido unas buenas máquinas. Tenemos un equipo para ganar.» Bajo su supervisión, ingenieros,

mecánicos y compañeros de escudería están dispuestos para el debut en el Jarama. «Se han modificado los chasis y perfeccionado detalles en la caja de cambios. Las motos han quedado como a mí me gustan.»

Este es el aspecto infraestructural, pero para Angel Nieto el Mundial de 1986 puede tener un aspecto sentimental diferente. Por exigencias de equipo, en 80 podría ocurrir que no debiera apretar el puño de su acelerador para campeón. Sus compañeros, en especial Aspar, está capacitado para ser primer corredor. «Dependerá de los tres primeros premios. El que mejor puntuación obtenga contará con la ayuda del resto del equipo. Una teoría relativa, ya que el Mundial es muy largo y las po-

siciones pueden sufrir múltiples variaciones.»

Por sus palabras, Angel Nieto sigue siendo fiel a su carácter, resistiéndose a asumir un papel secundario, al menos, antes de tantear su personal puesta a punto en las primeras curvas. «Ya digo que en 80 dependerá del momento. Sin embargo, en 125, el primer piloto soy yo. Ahora bien, queremos ganar el Campeonato del Mundo como equipo y soy un aspirante más. Si me ganan, será más bonito para ellos porque habrán superado a Angel Nieto.»

tos tan sólo contará el que venció. Nadie valorará el gran recorrido que hiciste hasta la caída.» Se acuerda, mirando a su muñeca ya recuperada, de los motivos que le obligaron a abandonar la pasada temporada. El escafoide de la mano derecha se rompió, pero acepta que su máquina tampoco era la ideal para un supercampeón. «En realidad, lo pasé fatal. Tras hacer récord en todos los circuitos en el año 84, pretendía ser campeón en el 85. El destino quiso que me cayera y se acabara mi sueño.» Ganó Nieto su G.P. nú-



«Saben que ganar un título superando a Nieto es más brillante.»

Exito casi asegurado

Una nueva misión le espera como piloto. Deberá dirigir un conjunto que se pone en marcha para ganar. El éxito está prácticamente asegurado, salvo complicaciones físicas o mecánicas. «Por mi experiencia les enseñaré que no se trata sólo de acelerar para vencer. Ya se corre con técnica y planteamiento. Son doce países donde la compenetración entre hombre y máquina debe permanecer. No se pueden cometer errores, ya que los puntos son difíciles de recuperar. Hay que saber hacer un tercero, cuarto o quinto puestos y jugarla a ganar sólo cuando sabes que tienes posibilidades para la victoria.»

Son veintitrés años sobre las dos ruedas. Numerosas caídas aunque, por fortuna, en escasas ocasiones de gravedad. Cuando el asfalto quema la piel, siempre se aprende una lección. Angel entra en el envite del Mundial-86 con afán de victoria, pero con la sapiencia de un veterano. «Si vas primero y te caes, a los diez minu-



La muñeca de la mano derecha, culpable de la mala temporada en 1985.

mero 90 en Le Mans, tras pensar que todo había acabado en Alemania. Superó seis meses de escayola y todo un invierno sin entrenarse, pero no pudo culminar lo que precipitadamente había comenzado. «Fue un intento de tonto. Después de tanta inactividad, sometido a dos operaciones, era imposible quitarme la escayola y en quince días ganar en Sudáfrica. Además, es preciso confesarlo, la moto no iba bien.»

Animos renovados

Vuelve con renovados ánimos al 80 y 125, donde sabe que será el piloto más vigilado. «Siempre he sido el hombre a batir. He visto en multitud de ocasiones cómo las diferentes escuderías han ido contra mí. Saben que alzarse en campeonos superando a Angel Nieto es más brillante. Todos prefieren que vuelva a la pequeña cilindrada, porque se convierte así en más competitiva.» Y tanto que será disputado el campeonato. Los doce G.P. serán decisivos. Se barajan los nombres de los candidatos. Angel Nieto tiene bien claro quiénes son los favoritos en sus dos cilindradas. «En 80 apuesto por Aspar, Dorflinger, Kafka, Herreros y Angel Nieto. Las mejores máquinas, las Derbi. En 125, Fausto Gresini y Pier Paolo Bianchi, además de Cadalora y del alemán August Auinger. En cuanto a motos, las Garelli, MBA y el que se llamará equipo Ducados, de mecánica italiana.»

En el aspecto personal, Angel Nieto intentará superar el récord de Agostini. Para ello, el supercampeón español deberá ganar en las dos modalidades. «En primer lugar quiero completar una buena temporada. Si consigo igualar o superar los catorce campeonatos, más bonito para todos. Es difícil, pero conozco muy bien las cilindradas y me encuentro en gran forma, aunque la muñeca no la doble en su flexión total.»

La suerte está casi echada. En el Jarama será el estreno y la afición no faltará a la cita. Angel Nieto, consciente de la responsabilidad, no se muestra muy conforme con tan fuerte comienzo. «Es peor empezar en el Jarama. No es falta de confianza en nuestras posibilidades, sino que por la tensión y la responsabilidad, estaremos más condicionados. Prefería haber corrido en un par de circuitos antes de venir a Madrid. Más que nada, para saber por dónde nos andamos.»

Una nueva temporada para un piloto que se resiste a que le llamen de «leyenda». «Aún estoy en activo y tengo mucho que decir. Algún día estaré pasado, pero antes de retirarme porque me tire la moto, me marcharé por propia decisión. Es más, posiblemente este año será el último que corra.»

Pedro Pablo SAN MARTIN
Fotos: Miguel GARROTE

ASÍ VENEN EL OPEL KADET GLS 1.6



NOTA
MEDIA: **7,7**

DATOS TECNICOS

MOTOR

Posición: delantera transversal.
Cilindros: cuatro, en línea.
Cilindrada: 1.598 c.c.
Alimentación: carburador doble cuerpo.
Carburante: gasolina super.
Depósito: 52 litros.
Potencia máxima: 90 CV a 5.800 r.p.m.

TRANSMISION

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

FRENOS

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

SUSPENSION

Independiente en ruedas delanteras; semiindependiente en las traseras.

DIRECCION

Tipo: cremallera.
Diámetro giro: 9,8 metros.

RUEDAS

Llantas: chapa, 5,5 x 13".
Neumáticos: 155 TR 13.
Peso: 980 kg. **Longitud:** 4,21 m. **Anchura:** 1,65 m. **Altura:** 1,40 m. **Maletero:** 550 dm. cúbicos. **Precio final:** 1.475.000 pesetas.

Motor 16

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

Comentario: El Opel Kadett es un coche que seduce por su buen comportamiento, por su facilidad de manejo, por la amplitud de su interior, por su buen acabado y por la economía de consumo. La versión GLS está bien equipada y su precio es bastante razonable. Entre lo mejorable debe citarse la transmisión, por su carácter poco adaptado a las carreteras y ciudades congestionadas; la postura de conducción, que sólo es buena para los más altos, y el diseño de los asientos, que no dan un trato exquisito a las espaldas delicadas.

LO BUENO

- Comportamiento.
- Amplitud interior y de maletero.
- Consumo.

LO MALO

- Postura de conducción.
- Carácter de la transmisión.
- Dirección pesada (en opción sin servo).

EL PERIÓDICO

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

Comentario: El Opel Kadett siempre ha tenido un excelente mercado en España. Ahora, en su versión tres volúmenes, ofrece la particularidad de construirse en Figueruelas. Por esta circunstancia, al hecho de venderse a precio nacional, hay que unir la presencia de una bonita carrocería, que ofrece un gran maletero, mientras conserva todas las características técnicas, ya que en definitiva los órganos mecánicos son los mismos que lleva el Kadett dos volúmenes, que llega a nuestro mercado importado.

LO BUENO

- Extraordinaria capacidad del maletero.
- Consumos discretos.
- Buen comportamiento.

LO MALO

- Desarrollos largos.
- Reducida visibilidad hacia atrás.
- Suspensiones algo duras.

auto

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

Comentario: La versión tres volúmenes está francamente bien realizada. No han añadido un maletero a un coche dos cuerpos, sino que ha sido pensada específicamente. Prueba de ello es la capacidad del maletero, de 550 litros, con una buena disponibilidad para la cara. Entre las pegadas a poner, habría que hablar de unos desarrollos demasiado largos para el tipo de carreteras de nuestro país. El motor, suficiente, está bien ayudado por una caja de cambios de fácil y de suave manejo. El problema de la estabilidad está bien resuelto y el confort de los pasajeros no admite reproche alguno.

LO BUENO

- Buena estabilidad.
- Frenos potentes.
- Consumo razonable.

LO MALO

- Dirección pesada.
- Prestaciones mejorables.
- Equipamiento pobre.

autopista

| | |
|-----------------|------------|
| Estética | 9 |
| Acabado | 8 |
| Habitabilidad | 8 |
| Comodidad | 8 |
| Instrumentación | 7 |
| Maletero | 10 |
| Accesorios | 7 |
| Luces | 7 |
| Estabilidad | 8 |
| Suspensión | 8 |
| Ruedas | 7 |
| Frenos | 6 |
| Potencia | 7 |
| Elasticidad | 8 |
| Cambio | 5 |
| Aceleración | 7 |
| Velocidad punta | 8 |
| Consumo | 9 |
| Seguridad | 7 |
| NOTA: | 7,5 |

Comentario: Opel completa la gama Kadett con la incorporación de la versión tres volúmenes, que resulta especialmente interesante para nuestro mercado, al estar fabricada por General Motors en sus factorías de Figueruelas, comercializándose a precios nacionales. El Kadett 1.6 es el que cuenta con la mecánica más potente, ya que el motor de 1.8 litros de cilindrada con inyección se reserva para la versión GSI, la más deportiva de la gama, que sólo se fabrica en dos volúmenes. Como virtudes más importantes destacan, sobre todo, su comportamiento noble y la habitabilidad interior, con maletero de gran capacidad.

LO BUENO

- Consumos bajos.
- Maletero: capacidad y versatilidad.
- Comportamiento noble.

LO MALO

- Palanca de cambio mal situada.
- Desarrollos largos.
- Dirección lenta.

VIEJAS GLORIAS

CITROËN modelo C4 (1928)



Carrocería conducción interior, cuatro puertas «todo acero», concebida al sistema americano como consecuencia de una visita realizada por André Citroën a las fábricas de su amigo Henri Ford. Motor de cuatro cilindros, 1.627 c.c., que desarrolla 30 CV a 2.700 revoluciones por minuto, pudiendo alcanzar los 80 kilómetros por hora. Es un automóvil de gran solidez, como ha podido apreciarse por la longevidad de estos viejos C4, algunos de los cuales han funcionado hasta hace pocos años, después de haber sido maltratados por los transportistas rurales.

Hoy subsisten, sin duda, en mayor número que algunos de sus contemporáneos más caros. Citroën, con este modelo, supo conjugar las ventajas americanas —robustez y bajo precio— con las europeas: bajo consumo, dirección precisa y buen frenado. El Citroën C4 fue, sin ninguna duda, el mejor coche francés de su época, para una clientela popular. Se fabricaron los siguientes modelos: Berlina de cuatro plazas, Familiar de seis plazas, Torpedo, Coupé y Cabriolet-Roadster. Estos últimos han sido muy buscados por los coleccionistas. (De la colección de Luis Gómez Rodulfo, de Salamanca.)

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

| Provincias | Matrículas concedidas | | Total vehículos matriculados en marzo 86 | Total permisos expedidos | Licencias de conducción |
|----------------|----------------------------|--------------------------|--|--------------------------|-------------------------|
| | Últimas matrículas febrero | Últimas matrículas marzo | | | |
| Alava | 8774-N | 9339-N | 565 | 507 | 16 |
| Albacete | 7077-G | 7509-G | 432 | 598 | 100 |
| Alicante | 6337-AP | 9108-AP | 2.771 | 2.243 | 600 |
| Almería | 6416-I | 7053-I | 637 | 576 | 205 |
| Ávila | 2605-D | 2796-D | 191 | 222 | 25 |
| Badajoz | 1142-J | 1709-J | 567 | 904 | 260 |
| Baleares | 4007-AH | 6208-AH | 2.201 | 1.260 | 391 |
| Barcelona | 9419-HC | 0765-HF | 21.345 | 7.634 | 1.335 |
| Burgos | 6470-I | 7086-I | 616 | 456 | 33 |
| Cáceres | 1949-G | 2363-G | 414 | 580 | 84 |
| Cádiz | 6615-T | 7880-T | 1.265 | 580 | 80 |
| Castellón | 2414-N | 3202-N | 788 | 642 | 281 |
| Ciudad Real | 2240-I | 2706-I | 466 | 662 | 138 |
| Córdoba | 0874-O | 1827-O | 953 | 1.011 | 316 |
| Coruña (La) | 5897-AC | 7460-AC | 1.563 | 1.925 | 233 |
| Cuenca | 6638-D | 6897-D | 259 | 331 | 28 |
| Gerona | 4448-WV | 5947-WV | 1.499 | 1.035 | 213 |
| Granada | 6260-L | 7252-L | 992 | 1.355 | 409 |
| Guadalajara | 8983-C | 9183-C | 200 | 258 | 26 |
| Guipúzcoa | 4040-WV | 5507-WV | 1.467 | 1.182 | 104 |
| Huelva | 6733-H | 7264-H | 531 | 379 | 140 |
| Huesca | 0379-G | 0723-G | 344 | 334 | 38 |
| Jaén | 4319-I | 4959-I | 640 | 664 | 229 |
| León | 7587-L | 8308-L | 721 | 560 | 63 |
| Lérida | 3612-L | 4326-L | 714 | 607 | 81 |
| Logroño | 7618-G | 8069-G | 415 | 412 | 61 |
| Lugo | 9759-H | 0356-I | 596 | 540 | 102 |
| Madrid | 9882-GV | 0328-GX | 11.545 | 8.451 | 833 |
| Málaga | 5599-AB | 7621-AB | 2.022 | 1.768 | 590 |
| Murcia | 2530-X | 4059-X | 1.529 | 2.101 | 585 |
| Navarra | 7492-P | 8716-P | 1.224 | 768 | 98 |
| Orense | 5392-M | 5884-H | 492 | 525 | 56 |
| Oviedo | 0236-AH | 1757-AH | 1.521 | 1.302 | 109 |
| Palencia | 1942-E | 2210-E | 268 | 348 | 25 |
| Palmas (Las) | 3028-Y | 4432-Y | 1.404 | 1.197 | 128 |
| Pontevedra | 7808-W | 4061-W | 1.253 | 520 | 43 |
| Salamanca | 7582-H | 8002-H | 420 | 520 | 43 |
| Santa Cruz | 0236-WV | 1846-W | 1.610 | 1.218 | 90 |
| Santander | 1683-N | 2515-N | 832 | 739 | 91 |
| Segovia | 4231-D | 4440-D | 209 | 182 | 16 |
| Sevilla | 0352-AJ | 2620-AJ | 2.268 | 2.070 | 693 |
| Soria | 4613-C | 4768-C | 155 | 124 | 6 |
| Tarragona | 6126-P | 7202-P | 1.076 | 747 | 229 |
| Teruel | 3803-D | 4026-D | 223 | 246 | 14 |
| Toledo | 9085-I | 9774-I | 689 | 583 | 102 |
| Valencia | 9673-BV | 3430-BW | 3.756 | 3.707 | 1.184 |
| Valladolid | 4056-M | 4874-M | 818 | 731 | 38 |
| Vizcaya | 6839-AL | 9040-AL | 2.201 | 1.557 | 147 |
| Zamora | 2960-E | 3214-E | 254 | 305 | 34 |
| Zaragoza | 9649-V | 0987-W | 1.337 | 1.096 | 144 |
| Ceuta | 5772-C | 5890-C | 118 | 95 | 15 |
| Melilla | 8621-B | 8704-B | 83 | 137 | 17 |
| TOTALES | | | 80.459 | 60.280 | 11.575 |

RAMON, con humor



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.

Gran fluidez y 127 víctimas mortales BALANCE DE SEMANA SANTA

DESDE mediodía del viernes anterior al Domingo de Ramos (día 21 de abril) hasta las doce horas del Lunes de Pascua (día 31) —instantes respectivos del comienzo y terminación de la denominada «Operación Semana Santa»—, se produjeron en las carreteras españolas un total de 108 accidentes de tráfico, a causa de los cuales fallecieron 127 personas, mientras 84 sufrieron heridas graves. Las cifras son algo superiores, en números absolutos, a las de las mismas vacaciones del año anterior, aunque hay que tener en cuenta a la hora de analizar los datos que el número de vehículos que se han movido durante la Semana Santa 86 ha superado las previsiones, en virtud de determinados condicionantes.

El empleo de una velocidad inadecuada, la distracción del conductor, la invasión del carril izquierdo de la calzada y la irrupción de peatones en la misma figuran entre las principales causas de accidentalidad a lo largo de los once días en los que un importante número de españoles salieron de sus domicilios habituales para dirigirse fundamentalmente a las zonas costeras, en busca de unas jornadas de descanso. Asimismo, aunque en menor cuantía, figuran los adelantamientos y maniobras antirreglamentarias, el no respetar la señal de «stop» y la conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas.

La incidencia de las huelgas de tráfico aéreo y, sobre todo, por ferrocarril, el buen tiempo generalizado y, de algún modo, el reciente abaratamiento registrado por los combustibles motivaron el masivo desplazamiento por carretera, calculándose en unos cuatro millones los vehículos que se movieron por nuestras vías durante los citados días, a los que habría que sumar igualmente la habitual incidencia del tráfico local y regional, no en función de unas vacaciones. Tal contingente de vehículos rebasó las previsiones iniciales entre un 10 y un 15 por 100, a pesar de lo cual no se produjeron grandes atascos en las entradas y salidas a las principales ciudades durante los días punta de inicio de vacaciones y de retorno al lugar de residencia, si bien hay que hacer re-



INCIDENCIA POR COMUNIDADES AUTONOMAS

| | Accid. | V.M. | H.G. |
|----------------------------|------------|------------|-----------|
| Andalucía | 16 | 21 | 15 |
| Aragón | 3 | 3 | — |
| Asturias | 4 | 5 | 1 |
| Baleares | 1 | 1 | — |
| Canarias | 2 | 3 | 1 |
| Cantabria | 3 | 3 | 2 |
| Castilla-La Mancha | 3 | 3 | 7 |
| Castilla-León | 13 | 16 | 15 |
| Cataluña | 19 | 22 | 5 |
| Comunidad Valenciana | 10 | 13 | 12 |
| Extremadura | 5 | 6 | 8 |
| Galicia | 12 | 12 | 6 |
| La Rioja | 1 | 1 | — |
| Madrid | 6 | 7 | 5 |
| Murcia | 5 | 5 | 1 |
| Navarra | 3 | 4 | 6 |
| País Vasco | 2 | 2 | — |
| TOTAL | 108 | 127 | 84 |

SEMANA SANTA '86

| Día | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | Total |
|-------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-------|
| Accidentes | 15 | 9 | 9 | 10 | 7 | 6 | 4 | 11 | 15 | 17 | 5 | 108 |
| V. mortales | 16 | 11 | 10 | 14 | 8 | 7 | 7 | 13 | 17 | 18 | 6 | 127 |
| H. graves | 8 | 8 | 15 | 3 | 1 | 2 | 5 | 10 | 17 | 15 | — | 84 |

ferencia a la caravana que vivió el día 27 la N-V entre los kilómetros 33 y 100. Pero la fluidez fue casi absoluta en todas las carreteras.

Ambas operaciones, tanto el éxodo como el retorno, pero fundamentalmente la última, se vieron muy escalonadas y en su ordenación trabajaron seis mil agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, a los que eventualmente se sumaron otros tres mil de las comandancias, así como policías municipales de las principales ciudades que se encontraban en las grandes rutas.

El número de accidentes, en cifras absolutas, fue de 19 más que el año pasado, mientras que las víctimas mortales superaron en doce las de entonces, y los heridos graves se disminuyeron en trece. De estos accidentes, que no sólo corresponden a la «Operación Semana Santa», sino también a la incidencia habitual diaria y de fines de semana, buena parte se produjeron en carreteras comarcales y en viajes cortos realizados en las cercanías de los lugares de reposo. Es precisamente en estos últimos donde los conductores parecen estar más relajados y menos preocupados por el «stress» de un largo desplazamiento. De cualquier forma, el espíritu de preocupación por una mejor seguridad vial quedó claramente reflejado en las más de ochenta mil llamadas que atendió el teléfono 742 12 13, de la Dirección General de Tráfico, a través del cual se ofreció —y se ofrece— diaria y puntualmente información respecto a las carreteras y auxilio mecánico y sanitario.

Finalmente, añadir, por lo que respecta a las comunidades autónomas, que la mayor incidencia de la Semana Santa 86 en cuanto a accidentes y víctimas correspondió a Cataluña, Andalucía, Castilla-León, Galicia y Comunidad Valenciana, mientras la menor se registró en Baleares y La Rioja.

PAMPLONA-TOLOSA-SAN SEBASTIAN-IRUN, RUTA DE CAMIONEROS

Y, AL FONDO, LA CONCHA



De los Sanfermines a la Tamborrada, del pacharán al chacolí, del Arga que hace varón al Ebro al fronterizo Bidasoa, el viaje desde Pamplona a San Sebastián e Irún puede realizarse por dos rutas principales: por la que marca el puerto de Velate (N-121) hacia el cruce de Oronoz y Vera de Bidasoa (C-133), o por Irurzun y el puerto de Azpíroz hasta Tolosa (N-240), para tomar la Nacional I desde

la ciudad de las chapelas hasta Donostia y, por Rentería, rendir fin de trayecto junto al puente hispano-francés de Santiago. Dos caminos de los que la revista TRAFICO ha recorrido el segundo y que en el futuro, allá por 1993, aún tendrán otra alternativa, gracias a la proyectada autovía entre Ururzun y Andoáin, por Gorriti y Areso en tierras navarras y por el valle de Leizarán en las guipuzcoanas.



La pamplonesa plaza del Castillo, rectángulo cita de peñas que huelen a vino y toros y suenan a «riauriau», tiene algo de particular que la hace comparable a la Puerta del Sol de Madrid. Todas las carreteras que pasan por la ciudad de Sarasate retoman en ella el kilómetro cero, para iniciar desde allí una nueva kilometración. Así, por ejemplo, la N-240, que, nacida en Tarragona, cruza el Noroeste peninsular por Lérida y Huesca para adentrarse en Navarra por el embalse de Yesa, atravesar la vieja Iruña y bifurcarse en Irurzun, hacia Tolosa (Guipúzcoa) y Alsasua, aquí en busca de Vitoria. Nosotros seguimos la primera de estas ramificaciones, para tomar en Tolosa la N-1 hacia San Sebastián y, desde la ciudad de la Concha, seguir viaje justo hasta el paso fronterizo de Irún.

Hemos surcado, pues, dos carreteras diferentes, aunque muy bien podría hablarse de tres. Porque la N-1 no es la misma en el tramo Tolosa-San Sebastián —una magnífica autovía— que en el que condu-

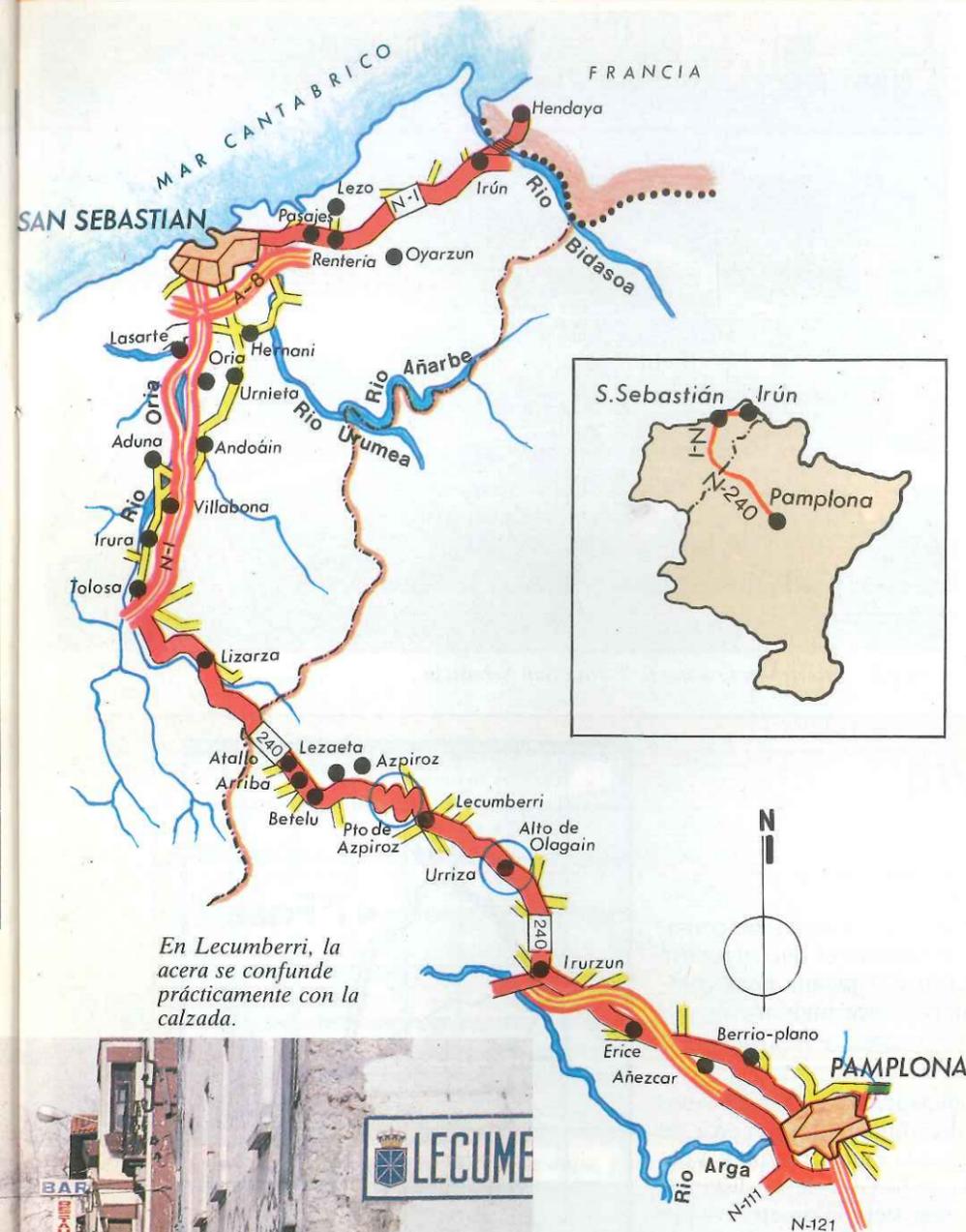
ce al límite con Francia, éste con el problema fundamental del paso por Rentería.

Pamplona-Tolosa

La N-240, desde Pamplona a Tolosa, es una ruta utilizada sobre todo por transporte pesado, por la que pasan diariamente unos 3.000 vehículos. Supone el camino natural a San Sebastián, bien señalado en líneas generales y con el firme condicionado en algunos puntos por el hielo y la nieve, al igual que por la niebla y por esa lluvia intensa que nos acompañó en la última parte del recorrido. Este lo iniciamos por el puente sobre el río Arga, en el barrio de San Jorge, muy cerca de la Rochapea en la que, como se sabe, se encuentran los famosos corrales desde donde parten los toros del archipopular encierro. La vía es amplia, con dos carriles en cada sentido, aunque pronto queda reducida al ancho de una carretera nacional.

Km. 4,000: Travesía de Berrioplano.

Irurzun: travesía peligrosa para un importante nudo de carreteras.



En Lecumberri, la acera se confunde prácticamente con la calzada.

zar, regulada semafóricamente. Suelen producirse retenciones en determinadas horas del día.

Km. 4,500: Cruce a nivel con el ferrocarril Alsasua-Castejón.

Km. 5,300: Punto peligroso, coincidente prácticamente con un amplio aparcamiento para camiones. Se produjeron tres accidentes en 1985, con igual número de heridos.

Km. 5,500: Desvío al Valle de Ulzama.

Km. 7,100: Berrioplano. Peligroso cambio de rasante, en el que en 1985 se dieron cuatro accidentes, con un muerto y seis heridos. A partir de aquí se suceden los cambios de rasante, mientras la carrete-

ra dispone de un buen firme y un mal arcén.

Km. 9,000: Tras el paso por Añezcar se contempla la autopista A-15, que conduce por el Norte hasta Irurzun y por el Sur hasta Castejón, donde se une a la A-68 que lleva a Zaragoza.

Km. 10,100: Carril para vehículos lentos, coincidente con otra zona de cambios de rasante, hasta Erice de Iza.

Km. 13,200: Nuevo paso sobre la autopista A-15, en Erice de Iza. Se hace más abundante el tráfico de camiones y empeora el firme en algunos tramos, sin duda a causa de la dureza del pasado invierno.

Km. 20,000: Travesía de Irurzun, peligrosa, con limitación de velocidad a 40 km/hora. Una simple apreciación visual demuestra que no se respeta demasiado, quizá por «culpa» de la cuesta abajo en el sentido Guipúzcoa. Suelen situarse los controles de radar de la Guardia Civil y la Policía Foral. Ha sido modificado el giro a la izquierda para seguir el otro ramal de la 240 hacia Alsasua. En él solían producirse alcances de los vehículos detenidos ante el «stop», en plena carretera. En la actualidad existe cierta problemática de aparcamientos en la vía, especialmente en el acceso a la carretera local que lleva a Astrain. No hay que olvidar que Irurzun es un importante nudo de carreteras.

Al salir de Irurzun se encuentra el viajero con las peñas de Dos Hermanas, de indudable nombre sevillano. El apelativo aquí se refiere a la existencia de dos peñas gemelas, junto a las que se une el tráfico procedente de la zona Arbizu-Echarren que quiere viajar a Tolosa por Azpiroz, en vez de hacerlo por los puertos de Echegarate (N-1) o Lizarrusti (C-130). La vía carece de arcén en esta zona montañosa, con curvas numerosas y peligro de desprendimientos de piedras.

Km. 25,400: Mejora el firme antes de llegar a Urriza. La señalización es también perfecta.

Km. 26,000: Junto al río Larraun, Urriza «huele» a zona truchera. La carretera sigue siendo buena, hasta que en el p.k. 27,400 se produce un nuevo estrechamiento y desaparece el arcén. Son las servidumbres al medio físico. Y es que entramos

en otro tramo de curvas, ahora cuesta arriba, donde se hace interminable, por lo lento, el rodar de los vehículos pesados.

Km. 32,500: Venta de Muguíro. Nos aproximamos a Lecumberri.

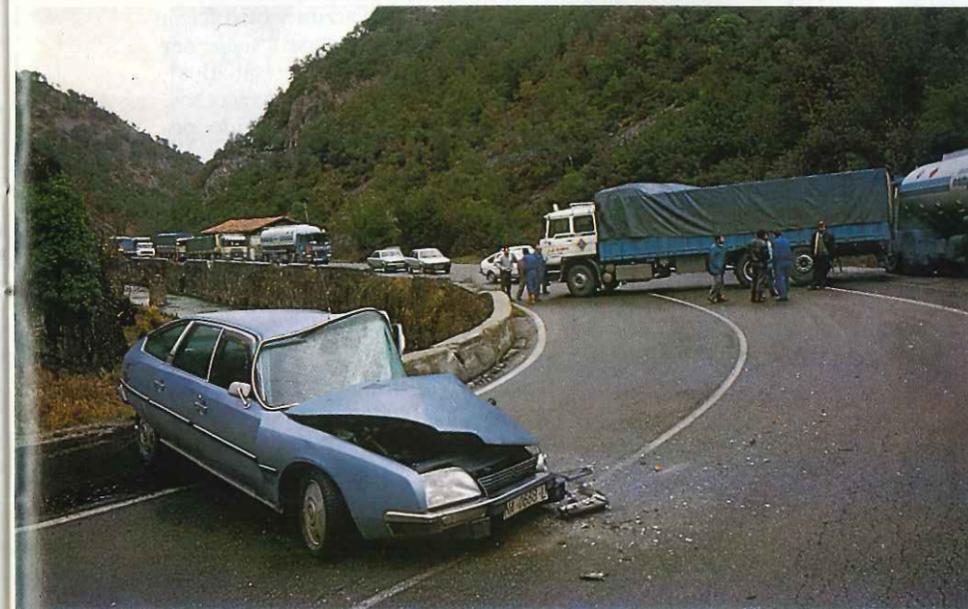
Km. 33,300: Una cerradísima curva abre el camino a Lecumberri, importante estación veraniega y truchera, en el valle de Larraún. El piso vuelve a ser malo y la carretera, estrecha. Apenas existe acera y los peatones salpican de peligro la calzada. Unos minutos bastan también para comprobar que no se respeta como se debiera la limitación de velocidad. Por eso acude por allí el radar delator...

Km. 34,000: Hemos dejado Lecumberri y recuperamos el buen firme, pero el trazado vuelve pronto a ser sinuoso. El puerto de Azpíroz comienza a hacerse notar.

Km. 36,800: Azpíroz empieza a *Cruce de Lasarte, en la autovía Tolosa-San Sebastián.*



El puerto de Azpíroz ofrece curvas de aúpa, para después regalar un bello paisaje.



repetir sin cesar un trazado de curvas peligrosas, sobre todo en el pronunciado descenso, de un 14 por 100. El paisaje aturde de verde y gris de melancolía norteña. Limitaciones de velocidad recomendadas a 50 y 30. La vegetación da ese tono verde que sólo ofrecen estas tierras y la carretera vuelve a quedarse bastante estrecha, como acobardada —o intrusa— ante el paisaje.

Km. 42,600: Entre Lezaeta (p.k. 40,900) y Betelu, en un tramo curvilíneo que pasa del «sirimiri» a la cortina de agua, una larga hilera de camiones cierra el camino. Dociientos metros más adelante, el motivo: un accidente, gracias a Dios sin consecuencias para las personas, tapona la vía. Un camión cruzado de lado a lado y un coche destrozado son testigos mudos, pero elocuentes, de que el peligro está en cada curva.

Km. 43,000: Betelu, ciudad de aguas medicinales para afecciones bronquiales, limita su travesía a 40 km/hora. ¿Por qué no siempre se respeta? Más allá, Arriba (p.k. 45,000) y Atallo (46,000) lo hacen a 70 km/hora. Son los últimos pueblos navarros. La estrecha carretera junto al río Araxes está a punto de entrar en Guipúzcoa. Las curvas y el ambiente se funden en negro bajo un par de túneles. Precaución manda.

Km. 50,500: El «Gipuzkoa» vernáculo nos anuncia al cambio de provincia. Atrás queda «Navarra. Territorio foral».

Tolosa-San Sebastián

Continuamos en la N-240, pero la kilometración ha cambiado. Apenas 38 kilómetros para San Sebastián y otra vez hacia el mojón cero, si bien en Tolosa habremos de tomar la N-1.

Km. 36,000: Lizarza es el primer pueblo de Guipúzcoa y el único antes de arribar a Tolosa. Otra vez las curvas y la falta de arcén, en busca de la antigua capital de la provincia.

El peligro, en cada curva. En este caso, cerca de Betelu, no hubo que lamentar desgracias personales.

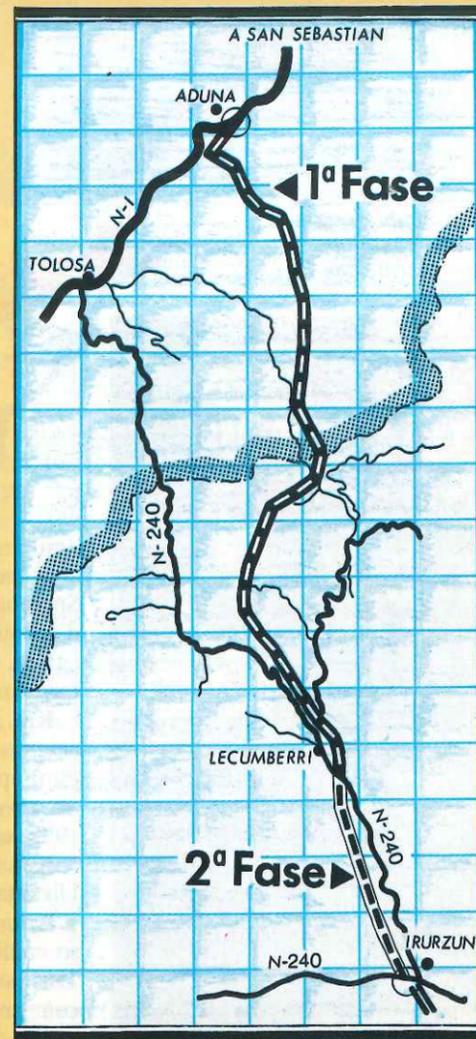
NUEVA AUTOVIA PARA 1993

El viaje por carretera entre Navarra y Guipúzcoa contará, a partir de 1993, con un nuevo camino: el que supondrá la autovía de conexión entre Irurzun y Andoain, cuya construcción fue acordada conjuntamente hace unos meses por los Gobiernos autónomos navarro y vasco y la Diputación Foral de Guipúzcoa.

El enlace constará de 45 kilómetros, se realizará en dos fases —una inicial entre Venta de Muguíro (muy cerca de Lecumberri) y Andoain, y una segunda entre Irurzun y Venta de Muguíro— y supondrá una reducción de la distancia de Pamplona a San Sebastián en casi siete kilómetros —por la N-240 son hoy 88— y un ahorro de algo más de media hora en tiempo de recorrido. Por otra parte, aportará una mayor seguridad vial, evitando las dificultades y estrecheces de la actual carretera por el puerto de Azpíroz y habrá de suponer una mejora sustancial para el comercio y el turismo.

La autovía, cuyo trazado se refleja en el plano adjunto, conllevará el cierre con vías rápidas entre el Mediterráneo y el Cantábrico y Francia, merced a la conexión con la Autopista de Navarra en Irurzun y con la autovía Tolosa-San Sebastián, en Andoain. En cuanto a las obras, se prevé se inicien en 1987, con un plazo de ejecución total de seis años y una inversión de 22.000 millones de pesetas. De esta cantidad, 12.000 millones serán aportados por Navarra y el resto por Guipúzcoa.

En el momento de realizar el presente reportaje, estaba ya a punto de firmarse el convenio de colaboración para la ejecución del proyecto, entre los tres organismos antes referidos.



Km. 28,000 (438 de la N-I): Tolosa. A partir de aquí, seguimos la N-I hasta San Sebastián. Se trata de una moderna autovía paralela al río Oria, que se alejará de ella en Lasarte. Dispone de dos carriles en cada sentido y se halla en perfecto estado, soportando una elevada intensidad de tráfico.

Km. 447: Curva de Irura, en la que antes solían ser frecuentes las salidas de la calzada y los golpes contra la valla protectora. Fue ensanchada y el problema se redujo notablemente.

Km. 448: Cruce de Villabona, con el peligro de un paso al mismo nivel. A la izquierda accede la vía local que conduce a Orío por Aya.

Km. 449: Cruce de Andoain-Aduna.

Km. 451: Acceso peligroso, por la abundancia de tráfico, a Urrieta-Hernani.

Km. 454: Accesos a Oria y Lasarte. Punto peligroso, en especial en la salida de Lasarte en dirección a San Sebastián.

Km. 460: Curva de fábrica de cemento, en Añorga. Peligro peatonal.



Otro cruce para el conflicto: el de Lezo, en Rentería.



A la salida de Rentería, este acceso a la carretera de Oyarzun es un puro atasco, sobre todo los sábados a causa de la cercanía de dos hipermercados.



Puente de Santiago, sobre el Bidasoa, desde el lado francés.

Km. 463: Entrada a San Sebastián. El trazado de la N-I tiene su salida natural hacia Irún por Miracóncha, calle de San Martín y avenida de Ategorrieta. Sin embargo, lo lógico es utilizar la variante, que pasa por el Sur de la ciudad.

San Sebastián-Irún

Km. 469,700: Unión de la variante con la N-I. Punto peligroso en la zona conocida como «Las Escalerillas».

Km. 470: Peligro peatonal, originado por la parada del autobús a Rentería.

Km. 470,800: Cruce peligroso. Entrada y salida a Alza.

Km. 473: Travesía de Rentería. La N-I divide a la ciudad.

Km. 474: Cruce de Lezo, conflictivo y peligroso.

Km. 475: En el cruce de Larzábal (carretera a Oyarzun), el problema se llama hipermercados. Existen dos, uno hacia Oyarzun y otro hacia Irún. Y, claro, el atasco suele ser importante en días clave (sábados), por la confluencia de los accesos. Se trata, además, de un nudo peligroso.

Km. 481,500: Tras un tramo de curvas peligrosas, especialmente con suelo mojado, se entra en Irún por el barrio de Ventas. Después, por la avenida de Guipúzcoa y el Paseo de Colón, donde despedimos la N-I en el p.k. 484, se accede a la frontera con Francia, desde la que se pasa a Hendaya por el puente hispano-galo de Santiago, sobre el río Bidasoa.

El viaje ha finalizado.

Adrián GUERRA
Fotos: Miguel GARROTE
(enviados especiales)

GUARDIA CIVIL, POLICIA FORAL Y ERTZAINZA

Ertzainas a la entrada a Tolosa por la N-240.

La vigilancia y control del tráfico en las carreteras navarras y vascas ofrece una diferencia respecto al resto del territorio nacional. En las primeras está presente la Policía Foral, junto a la Guardia Civil, mientras en las vascas toda la labor corresponde a la Policía Autónoma, denominada Ertzaintza.

Una orden del Ministerio de la Gobernación, de 20 de diciembre de 1962, regulaba, respecto a Navarra, los ámbitos de actuación de los agentes especializados de la Diputación Foral y de los de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, cuya labor y cooperación se encuentran hoy coordinadas.

Y, por lo que se refiere al País Vasco, en virtud de las transferencias de la Administración central a la Comunidad Autónoma, la labor de vigilancia y control es ejercida desde noviembre de 1982 por la Ertzaintza. Tal ejercicio tiene su base jurídica en el Real Decreto 3256/1982 de Presidencia del Gobierno (15 de octubre), sobre Traspaso de Servicios del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco, en materia de ejecución de la legislación del Estado sobre tráfico y circulación de vehículos.



Donde el arte y la belleza se hacen ciudad: Donostia.

ARTE, FIESTAS Y BUEN COMER

Pamplona.—La catedral es el más importante edificio histórico-artístico de la ciudad. Estilo gótico francés (s. XIV y XV). El claustro está considerado como la obra maestra del gótico en la zona pirenaica.

Destacan también la iglesia de San Saturnino, gótica (s. XIV); San Nicolás (gótico de transición, siglo XIII), con torre y fachada románicas; San Lorenzo, con la capilla adosada de San Fermín, el patrono navarro; Real Basílica de San Ignacio e iglesias de San Francisco Javier y San Miguel. En arquitectura civil, palacio de la Diputación (pinturas de Goya, entre otros), Ayuntamiento (s. XVIII), Palacio del Virrey, Museo de Navarra, Archi-

vo General de Navarra y restos de las murallas.

Las fiestas —los «sanfermines»— son universalmente conocidas, especialmente por los encierros, cuyos orígenes se remontan al s. XIV.

Irurzun.—Ermita de Osquía y peñas de las Dos Hermanas, lugares pintorescos.

Lecumberri.—En sus cercanías, grutas de Allí y Santuario de San Miguel de Aralar (románico, retablo, s. XI).

Tolosa.—Antigüedades romanas y edificaciones templarias, iglesia y Archivo Provincial. Importantes fiestas de Carnaval.

San Sebastián.—Además de su propia belleza natural, simbolizada por la Concha y el Igueldo, desta-

can el Museo de San Telmo (siglo XVI), Santa María (s. XVIII, con portada churriguera), San Vicente (el edificio más antiguo de la ciudad), catedral del Buen Pastor (s. XIX), Ayuntamiento, Palacio Real de Miramar, San Ignacio, etcétera.

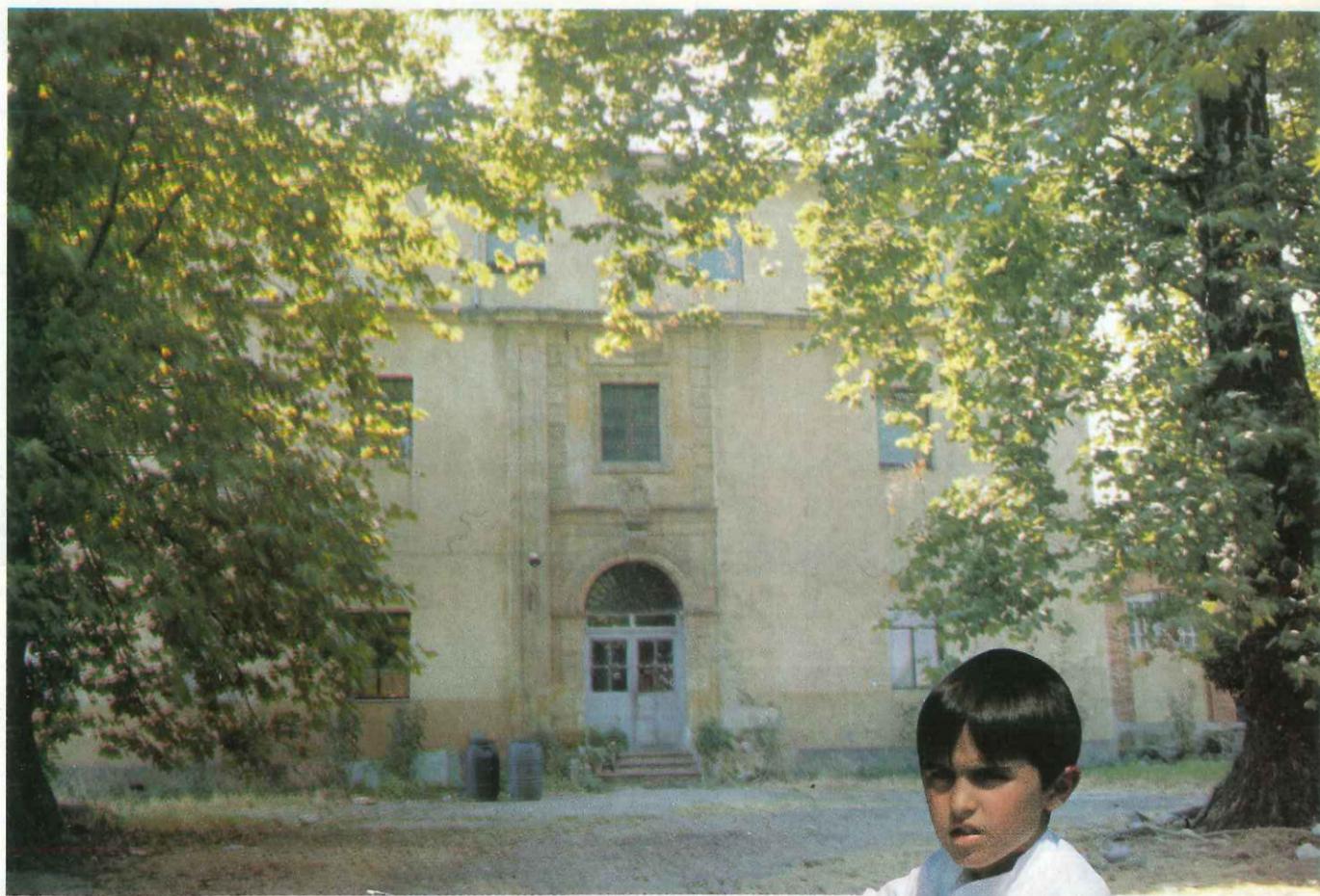
Fiestas de San Sebastián (20 de enero), anunciadas por la Tamborrada y Semana Grande en agosto.

Irún.—Nuestra Señora del Junca (s. XVI), renacentista. A cinco kilómetros ermita de San Marcial (romería del 30 de junio).

Buena mesa

Hablar de Navarra y el País Vasco es hablar también de buen yanitar. En Navarra hay que probar las chuletas de cordero, el cochifrito, el bacalao al ajo arriero, el pastel de conejo, o, por citar otro ejemplo, las típicas truchas en vino. En cuanto a los caldos navarros, son muy similares a los riojanos.

Respecto al País Vasco, hay que decir pronto que su gastronomía es de las más afamadas del mundo, sobresaliendo los pescados. Destacan las cocochas, el besugo a la donostiarra, el marmitako, la merluza a la vasca o en salsa verde, el shangurro, los chipirones, las sardinas asadas, las angulas y el bacalao preparado de mil formas. Eso, claro, sin olvidar las carnes, los famosos chuletones, grandes como chapelas... Y para «regar», el chacolí (un vino blanco de regusto ligeramente agrio), o simplemente unos «chiquitos».

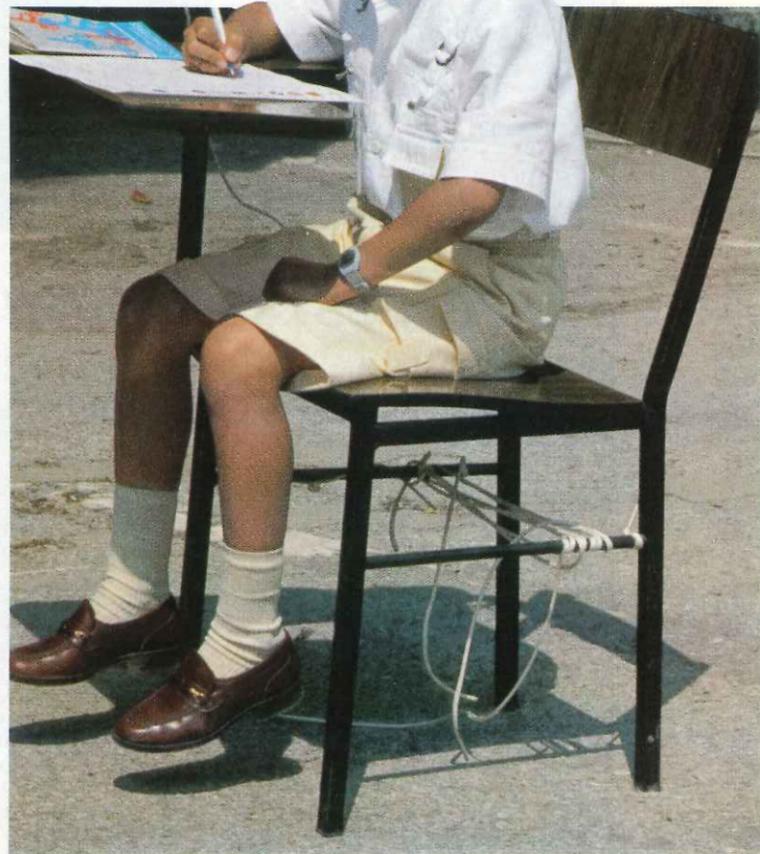


El Centro Superior de Educación Vial, un paso gigantesco para, a través del maestro, crear en el niño hábitos adecuados ante el fenómeno del tráfico.

CENTRO SUPERIOR DE EDUCACION VIAL EN SALAMANCA

LA FACULTAD DEL TRAFICO

La implantación real en las aulas de la Educación Vial no está siendo plenamente satisfactoria. La falta de motivaciones del profesorado y de la propia dirección de muchos centros, que argumentan su falta de preparación para impartir esta materia, han llevado a la Dirección General de Tráfico a la creación del Centro Superior de Educación Vial en Salamanca, cuya labor fundamental va a ser la formación del maestro y la investigación en temas relativos a seguridad vial escolar.



José Rubio

José Rubio

La Educación Vial, establecida como asignatura obligatoria en la Educación General Básica desde 1980, tiene por objetivo crear en el niño hábitos y formas de conducta capaces de lograr un comportamiento adecuado ante el fenómeno del tráfico.

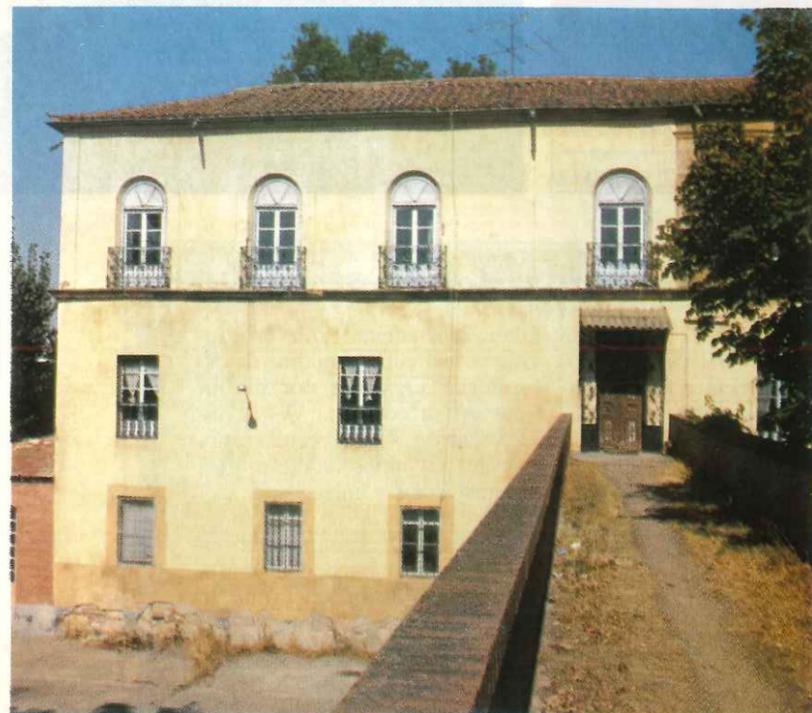
En la práctica, y salvo honrosos casos aislados, los escolares no reciben esta enseñanza. La inexistencia en nuestro país de estudios e investigaciones sobre este campo y la necesidad de una formación específica del profesorado, que hasta ahora no se sentía capaz de impartir una materia que no dominaban técnicamente, lo habían impedido.

Este vacío lo había intentado pa-

mente, preocupa la Educación Vial. En este sentido, el cuadro de profesionales que llevan el centro (por el momento tres pedagogos, un psicólogo y un historiador) está en contacto con diversas instituciones de países europeos, como la Universidad de Groningen en Holanda, el Laboratorio de Investigación sobre Transporte Vial (TRRL) de Inglaterra y la Prévention Routière Internationale; con sede en París, entre otros, para intercambiar experiencias y aunar esfuerzos.

En el Centro Superior de Educación Vial, ubicado en Salamanca, se darán periódicamente cursos al profesorado de EGB y se pretende que los interesados en colaborar es-

Conseguir que los niños conozcan bien el itinerario casa-colegio, sepan cruzar por los lugares adecuados, circulen por la izquierda en carretera, conozcan la importancia de hacerse ver por la noche, las señales útiles para el peatón y las normas que pueden afectar al niño como conductor de bicicletas, así como las medidas de seguridad en el transporte escolar, particular y colectivo, son de vital importancia. Pero la Educación Vial no exige tanto que se adquieran unos determinados conocimientos como que se adquieran conductas. Son los conductores del mañana. Y su medio natural de educación, el hogar y la escuela, fundamentalmente esta última, van



El «Palacio», un edificio del siglo XVIII, fue construido por los marqueses de Castellanos y Monroy.



José Rubio

José Rubio

liar hasta ahora la Dirección General de Tráfico estimulando a profesores y alumnos por medio de campañas y concursos específicos, así como con los Parques Infantiles de Tráfico. La culminación de todas las preocupaciones y deficiencias en este tipo de enseñanza se ha traducido en un proyecto muy ambicioso: la creación del Centro Superior de Educación Vial, ya en marcha, que va a servir para la formación del profesorado, elaboración de programas e investigación de nuevas técnicas, entre otras cosas.

Este centro ya tiene antecedentes en otros países en los que, igual-

trechamente en la extensión de la Educación Vial en los colegios se convierten, a través de los CEP (Centros de Profesores), en animadores, especialistas de la materia, que difundan y potencien esta formación en las provincias.

Para el próximo curso, se ha previsto iniciar, en los centros escolares de Córdoba, una investigación sobre un programa educativo para el ciclo medio. Con la elaboración de un programa de informática aplicado a la Educación Vial, la DGT quiere participar en la introducción del ordenador en la escuela mediante el «Plan Atenea».

a ser el marco de actuación del organismo responsable de la Seguridad Vial, a través del mencionado Centro Superior de Educación Vial.

Por otro lado, parte de las actividades que se van a desarrollar en el Centro ya se han puesto en marcha con la participación de su profesorado en las Escuelas de Verano.

El «Oxford de Tráfico» en Salamanca

La Dirección General de Tráfico y el Ayuntamiento de Salamanca, junto a la Diputación salmantina y

la propia Universidad, forman parte del Patronato que se encarga de la gestión del complejo, que albergará el Centro Superior de Educación Vial y el Museo Nacional del Automóvil, situados en la finca de Tejarres, a dos kilómetros de la capital charra.

La idea, que viene de años atrás, y según ha declarado a la revista TRAFICO el alcalde de Salamanca, Jesús Málaga, «encaja con el propósito del actual equipo municipal de convertir nuestra ciudad en un foco de constante debate cultural y, sin duda, será muy positivo dar un sal-

to cualitativo e incorporar nuevas técnicas y estudios —los de la automoción— a los que desde el siglo XIII viene aportando nuestra Universidad».

El edificio original que se está habilitando para la ubicación del centro es de mediados del siglo XVIII, con tres plantas de 500 metros cuadrados, y fue construido por los marqueses de Castellanos y Monroy, pasando posteriormente a ser propiedad de la Congregación Religiosa San Pedro Advíncula. Los religiosos, al adaptar el edificio como colegio, después de la Guerra Civil,

VICTIMAS MENORES DE 14 AÑOS EN 1984

| | Muertos | Heridos | Total víctimas |
|-----------|---------|---------|----------------|
| Ciudad | 63 | 4.467 | 4.530 |
| Carretera | 146 | 3.197 | 3.343 |
| TOTAL | 209 | 7.664 | 7.873 |

Del total de víctimas, 3.183 eran peatones en zona urbana y 405 en carretera.



José RUBIO

La colección de Demetrio Gómez Planche será la principal aportación para el Museo Nacional del Automóvil.

tabicaron y enfoscaron verdaderas joyas arquitectónicas como arquerías, capiteles, arcos, etcétera, que ahora, con las obras, se están rescatando.

El proyecto de acondicionamiento de lo que los salmantinos conocen como el «Palacio» ha sido realizado por el arquitecto José Carlos Marcos Berrocal, recientemente galardonado con el premio «Europa Nostra», y se prevé que su finalización sea un hecho dentro de seis meses.

Por otra parte, la finca, de unas cuatro hectáreas, se convertirá en parque público y contará con un parque infantil de tráfico.

El Museo Nacional del Automóvil complementa la idea del Centro. Se intentará dar el máximo dinamis-

mo mediante un intercambio continuo de modelos y piezas, creación de una escuela de restauración, biblioteca especializada, asesoramiento constante a toda clase de público y programación de actividades, conferencias, exposiciones monográficas, ciclos de cine, concursos, feria de compraventa de vehículos y accesorios, e incluso pruebas deportivas con los «viejos cacharros».

La inversión total del complejo supera los quinientos millones de pesetas: 60 por la compra de la finca, 80 por la rehabilitación del «Palacio» y 400 millones que supondrá la construcción del museo.

Para 1988 se espera que hayan concluido totalmente las obras, aunque parte de las actividades de los dos centros ya se han puesto en marcha en unos locales cedidos por el Ayuntamiento de Salamanca.

José Ignacio RODRIGUEZ

Actividades del Centro

- Formación en el ámbito de la Educación Vial del profesorado, tanto del que se encuentra en ejercicio como del que se halla en fase de formación.
- Actualización y mantenimiento de dicha formación, con las innovaciones que sobre la materia se realicen en nuestro país y fuera de él, mediante seminarios, cursillos, jornadas, etc.
- Investigación centrada en distintos aspectos de la psicopedagogía de la Educación Vial:
 - Elaboración de programas aplicables en los distintos ciclos de EGB que respondan a los objetivos marcados por la legislación vigente, Orden de 18 de febrero de 1980. (Programas Renovados, 1981). En este momento y de acuerdo con el Plan Atenea —introducción de la informática en la Escuela—, se ha iniciado un estudio sobre la enseñanza de la Educación Vial asistida por ordenador.
 - Estudio valorativo de recursos didácticos existentes y diseño y elaboración de otros, aplicables a los escolares: material audiovisual, Parques Infantiles de Tráfico.
 - Investigaciones relaciona-

- das directamente con la conducta vial como estudios de estrategias utilizados por los niños en su conducta vial, e investigación sobre accidentes y riesgos en niños, adolescentes, minusválidos y ancianos.
- Prestación de un servicio de orientación y asesoramiento en el área de la psicopedagogía a centros o instituciones que lo soliciten.
- Formación de una Mediateca o centro de recursos didácticos: murales, diapositivas, videos, maquetas.
- Creación de un Servicio de Documentación y publicaciones con el fin de recopilar todos los trabajos relacionados con la materia.
- Comunicación e intercambio de trabajos y experiencias con otras instituciones vinculadas (Universidades, Ayuntamientos, Centros de Profesores) y Organismos Internacionales que trabajen sobre programas de Educación Vial escolar.
- Promoción y divulgación. Con el fin de motivar positivamente a padres, profesores y escolares se desarrollarán actividades como simposios, congresos, concursos, juegos, etc.

Antonio Espinosa, subdirector general de Educación General Básica

Según Antonio Espinosa, subdirector general de Educación General Básica, el Centro Superior de Educación Vial, en Salamanca, puede desempeñar un papel orientador muy importante para la formación de los maestros, aunque el problema del comportamiento del niño en asuntos viales es reflejo del nivel de conciencia ciudadana.

—¿La Educación Vial es una asignatura obligatoria en la EGB?

—Efectivamente, por una Orden Ministerial de 1980 se establece la obligatoriedad de esta materia en los centros de Educación General Básica. Los programas son obligatorios y, de hecho, en todas las editoriales figuran unidades específicas sobre este campo de la educación. Pero hay que tener en cuenta que se trata de un tipo de enseñanza con varios objetivos: uno de ellos es que el propio alumno adquiera unos conocimientos básicos como peatón y, por otro lado, como usuario de vehículos, por ejemplo bicicletas. Este segundo aspecto sí que presenta ciertas dificultades por la propia estructura de las escuelas. En cambio hay muchas posibilidades para la enseñanza del niño como viajero del autobús escolar.

—¿Se da importancia al tema?

—La enseñanza de la Educación

«Avance progresivo, pero lento»

Vial requiere una dinámica y en este sentido creo destacable el esfuerzo que estamos haciendo, tanto la Dirección General de Tráfico como la Dirección General de Educación General Básica, a través de concursos y estímulos a equipos de profesores, que pretenden concienciar a éstos, además de conseguir el objetivo de llegar a los niños.

—¿Se observa un progreso adecuado?

—Insisto en que esta enseñanza es obligatoria y, aunque existen pequeños problemas, desde 1980 está teniendo un tratamiento sistemático. Se está consiguiendo un avance progresivo aunque, eso sí, lento. Por lo tanto, no quiero decir que sea satisfacto-

rio. El problema del comportamiento del niño en asuntos viales es reflejo del nivel de conciencia ciudadana y es posible que aún no se haya conseguido una mentalización de la gravedad de los accidentes.

—La creación del Centro Superior de Educación Vial en Salamanca, en el que los maestros podrán recibir una formación técnica y específica sobre la materia, ¿puede ser el punto de arranque para que los niños reciban una formación completa?

—En realidad, no creo que fundamentalmente se trate de un problema de conocimientos técnicos, sino más bien de actitudes y responsabilidad de los propios maestros. Sin embargo, el Centro que ahora abre sus puertas en Salamanca puede desempeñar un papel orientador muy importante y el Ministerio de Educación está estudiando la manera de llegar a un acuerdo con la DGT para que Salamanca sea un lugar que dinamice la formación de los maestros. Esto se podrá además potenciar con una red de reciente creación que son los Centros de Profesores (CEP), que están tratando ya este asunto. Por último, en la revisión y ajustes de los programas para la EGB, se está dando plena vigencia a la Educación Vial.



Las obras de restauración del edificio están descubriendo elementos arquitectónicos de gran interés, ocultos por tabiques y enfoscados.

José RUBIO



CONducir MEJOR

NO son pocos los conductores que cuando se encuentran con un volante entre las manos, cuando circulan con un automóvil, tienen la idea de que deben hacerlo a gran velocidad, adelantando a vehículos y más vehículos, como queriendo llegar a ser los primeros, lo que nunca conseguirán, pues prácticamente siempre habrá algún otro vehículo delante de ellos.

Y no es que nosotros pretendamos que no se realicen adelantamientos; nada más lejos de nuestra intención. Lo malo es que en muchas ocasiones se llevan a cabo con gran desconocimiento o incumplimiento de la normativa contenida en el Código de la Circulación.

Se suele decir que la maniobra de adelantamiento es muy peligrosa y esta afirmación quizá tenga su origen en la gran cantidad de accidentes que se producen en su realización, y más aún en el alto índice de siniestralidad, con elevado número de heridos graves, incluso de pérdida de vidas humanas. Pero para saber si el adelantamiento implica o no un grave riesgo deberemos comenzar formulándonos una pregunta: ¿qué es adelantar?

¿Qué es adelantar?

Lo primero que hay que decir es que no existe una respuesta legal a esta pregunta, pues el Código de la Circulación no define lo que entiendo por adelantamiento; pero del contexto de normas con las que lo regula podemos sacar las siguientes conclusiones:

• Adelantar es, con carácter general, sobrepasar a un vehículo que se encuentra en movimiento.

• Con carácter más restrictivo, o típico, adelantar es, circulando tras un vehículo en movimiento, sobrepasarlo por la izquierda con intención de situarse, en forma más o menos inmediata, delante de él, para realizar lo cual se ha ocupado la parte de la calzada que corresponde a los vehículos que circulan en sentido contrario.

• Para el Código de la Circulación son también adelantamientos aquellas maniobras en las que falta alguno de los requisitos especificados en el artículo anterior. Son lo que podríamos llamar adelantamientos atípicos, propios preferentemente de vías con más de un carril por sentido de circulación.

• El Código de la Circulación excluye expresamente un supuesto del concepto de adelantar, cuando al regular la circulación en autopista o autovía menciona que, de existir tal saturación de la vía que los vehículos deben adaptar su marcha a la de los que les precedan, no se aplicarán las reglas que rigen los adelantamientos.

Vemos, pues, que no existe una sola clase de maniobra de adelantamiento sino varias, aunque todos comprendamos que los niveles de riesgo no son idénticos en cada uno de los casos-tipo, pues aquél nace con carácter preferente de que el vehículo que adelanta tenga que alcanzar al vehículo que va a ser adelantado y ponerse delante de él, para lo que tiene que invadir y circular por el carril de sentido contrario y, además de otras circunstancias que más adelante veremos, en muchas ocasiones concurrirá también la presencia de vehículos en sentido contrario.

Mini-TEST

1 De las circunstancias que a continuación se indican, ¿cuál ofrece mayor peligrosidad cuando se está realizando un adelantamiento?

- a) La maniobra de desplazamiento lateral.
- b) El aumento de velocidad.
- c) La invasión del sentido contrario de la calzada.

2 En vías saturadas de circulación, ¿se considera adelantamiento al hecho de que los vehículos de un carril avancen más rápido que los de otro?

- a) Sí, siempre se considera adelantamiento que unos vehículos sobrepasen a otros.
- b) Sí, se consideran adelantamientos de carril.
- c) No, este caso no se considera adelantamiento.

3 ¿Qué le indica la señal de la fotografía?

- a) Que no se permite la circulación paralela de automóviles.
- b) Que a partir de su vertical la vía se convierte en sentido único.



c) Que se prohíben los adelantamientos.

4 Las marcas longitudinales continuas de la calzada ¿pueden ser rebasadas para realizar un adelantamiento?

- a) Sí.
- b) No.

5 La distancia que debe recorrer un vehículo para volver a su derecha después de realizar un adelantamiento será...

a) Discrecional, quedando a juicio del conductor del vehículo que adelanta.

b) Por lo menos de 200 metros.

c) Por lo menos doble de la del vehículo dejado atrás.

6 ¿Qué significa la señal de la fotografía?

a) Fin de la prohibición de realizar adelantamientos.



b) Fin de la vía con dos carriles para el mismo sentido.

c) Fin de cualquier tipo de prohibición a que hubiera estado sometida la vía hasta ese momento.

SOLUCION:

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

Riesgo existe constantemente en la circulación, aunque no vayamos a realizar ninguna maniobra, aunque seamos los únicos que circulemos por la vía, pues cualquier incidencia en el estado físico de la persona, en la vía o en el vehículo, puede producir un accidente totalmente fortuito e inesperado y en ninguno de estos supuestos habrá influido la voluntad del conductor. Sin embargo, en el adelantamiento es el conductor quien decide cuándo y cómo lo va a hacer y, por lo tanto, la mejor o peor realización de él dependen.

Ni siquiera debemos iniciar un adelantamiento si antes no estamos completamente seguros de que se dan y se van a dar las circunstancias más idóneas, con un escrupuloso cumplimiento de la normativa que en el Código de la Circulación regula esta maniobra.

Depende por tanto de la persona, del conductor, el que podamos quitar del adelantamiento el añadido de maniobra muy peligrosa que constantemente le estamos adjudicando, como consecuencia de los accidentes que en su realización se ocasionan. No tiene por qué ser una maniobra más peligrosa que otras. Debemos dominar nuestros impulsos y no adelantar siempre que dudemos si nos va a dar tiempo, si llevamos la velocidad suficiente, etcétera.

Ante todo, debemos actuar con prudencia, sensatez y responsabilidad, pensando que no siempre vamos a poder hacer todo lo que queramos, que no somos los únicos que estamos circulando.

Para la mejor y más segura realización de la maniobra de adelantamiento, en los artículos siguientes hablaremos de la aplicación de dos importantísimas reglas de seguridad: Posición-velocidad-observación y retrovisor-señal-maniobra.

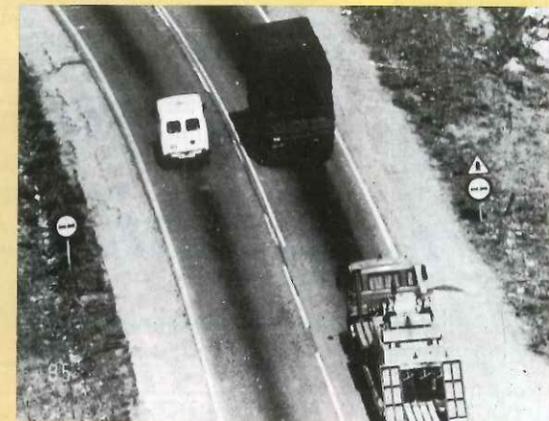
La importancia relativa de estos pasos sucesivos dependerá de que nos hallemos ante un adelantamiento típico o no, pero con carácter general en aquél, los cuatro primeros pasos son fundamentales, previos siempre a la puesta en práctica de los dos últimos, es decir, la señalización o utilización del indicador de dirección de la izquierda y la realización del desplazamiento del vehículo desde el carril de su propio sentido al de sentido contrario, para al seguir en su movimiento, alcanzar al vehículo que va a ser adelantado, pasar a su altura y dejarle atrás, en cuyo momento, abandonando el carril de sentido contrario, se efectuará el segundo desplazamiento lateral, para ocupar nuevamente el carril de la derecha o de su propio sentido de marcha.

Alfonso ALVAREZ AGUDO



Los helicópteros de la Dirección General de Tráfico cumplen múltiples funciones, entre las que se encuentran el auxilio en carretera y el apoyo para otras unidades en la regulación del tráfico. También vigilan el riguroso cumplimiento de las normas de circulación y, si es necesario, denuncian, previa captación de fotografías, aquellas infracciones cometidas por algunos conductores.

A partir de este número comenzamos a publicar «la locura del mes», una más de las muchas que lamentablemente se producen cada día. No publicamos la última foto que siempre recogen las cámaras de los fotógrafos del helicóptero: la de la matrícula del coche infractor...



La furgoneta inicia el adelantamiento justo en la misma señal de prohibición...



Ante la presencia de un camión en sentido contrario, inicia de forma inadecuada la vuelta a su carril...



Al final logra meterse con el camión en muy cerca y, probablemente, obligando a frenar a ambos vehículos.

AL RALENTI

● La Comisión Europea, en el reparto de las direcciones generales de sus servicios, ha concedido a España la de Transportes, a la que igualmente aspiraba Holanda.

● El MOPU complementará el Plan General de Carreteras (1984-1991), con la reforma de la vigente ley de carreteras para coordinar la planificación viaria con la urbanística y sentar las normas para que toda la señalización sea bilingüe y respetuosa con los convenios internacionales.

● La Comunidad de Madrid ha editado un folleto informativo sobre la aplicación del IVA en los servicios de transportes.

● El uso del claxon por el conductor valenciano está por encima de la media nacional, sin llegar a ser preocupante. Así lo ha entendido el Ayuntamiento de la ciudad del Turia, quien prohíbe, explícitamente, el uso de señales acústicas en todo el término municipal durante las veinticuatro horas del día.

● El Ayuntamiento madrileño ha encargado al Instituto de Acústica del Centro de Investigaciones Físicas Leopoldo Torres Quevedo, la realización de un plano acústico de la ciudad con el fin de adoptar las medidas correctoras contra el ruido.

● En Valladolid se han comenzado a instalar, desde fecha reciente, semáforos sonoros que avisan a los peatones invidentes de la posición de los colores.

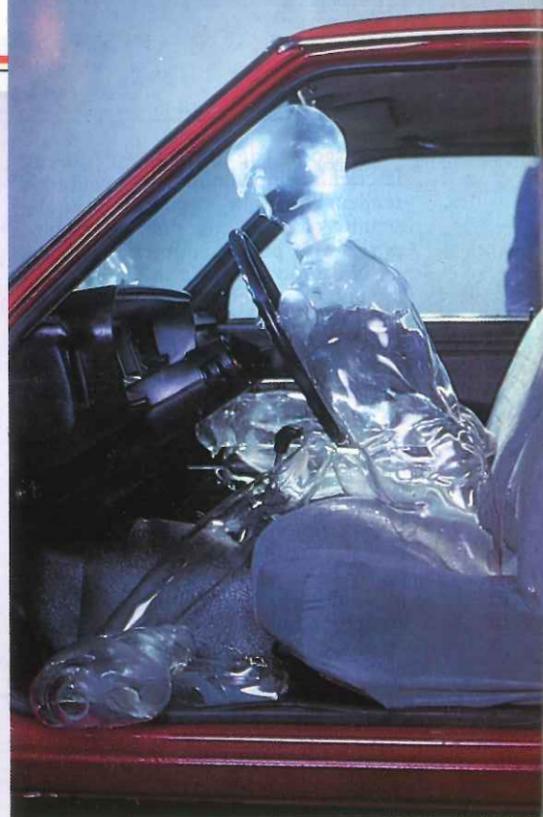
● La British Petroleum de Australia ha anunciado la primera carrera internacional para vehículos propulsados por energía solar para noviembre del próximo año, los cuales deberán recorrer 3.200 kilómetros en doce días.

● Los vendedores de vehículos, asociados en GANVAM, han reelegido a José Ruiz Mata como presidente para un nuevo período de cuatro años.

El conductor de cristal

En el marco de la contribución de España al Año Europeo de la Seguridad Vial, la Dirección General de Tráfico comenzó a emitir en televisión, coincidiendo con Semana Santa, un «spot» con claros mensajes para el conductor: «En un coche, usted es lo más frágil» y «Por su seguridad, no rompa las normas de circulación».

Dos humanoides de cristal, a bordo de un automóvil, van transgrediendo las normas del tráfico hasta que se produce el fatal desenlace, resuelto por la productora Grupo Barro con unos efectos especiales muy logrados.



Autovías con cinco mil años

Hace 5.000 años los carros podían viajar en el Norte de Alemania por una amplia red de autovías y, además, no existió un único inventor de la rueda. Son algunas de las conclusiones a las que ha llegado, después de treinta años de investigación, el doctor Hajo Hayen con la colaboración de otros colegas, además del Museo Estatal de Ciencias Naturales de Oldenburg y el Instituto de Prehistoria de la Universidad de Colonia.

Una moda: cortar la carretera

De un tiempo a esta parte se ha puesto de moda en la provincia de Granada el cortar la carretera. Y más que moda diríamos que ya es norma. El problema del transvase del río Guadalfeo hacia tierras de Almería hace que continuamente cientos y cientos de personas de Castel del Ferro, Salobreña y Almuñécar se «echen» a la carretera para impedir el tránsito de los vehículos. En otra zona, Guadix exactamente, sucede otro tanto. Pero aquí, los accitanos realizan los cortes de carretera porque no les hacen el hospital que según ellos les prometieron y además van a tener que depender, sanitariamente hablando, de Baza. Total, que casi, casi todos los días, «a cortar la carretera». Uno no sabe si es moda o norma, pero el caso es que carreteras nacionales y comarcales del sur de España están cerradas al tráfico con demasiada frecuencia.

Ni friegan ni barren. Pintan

El Ayuntamiento de la localidad murciana de Totana ha contratado a diez mujeres en paro para que pinten las marcas viales de la calzada.

Según el capataz que dirige las obras, «para trabajar sirven tanto como los hombres, aunque, eso sí... ellas «larrgan» más».

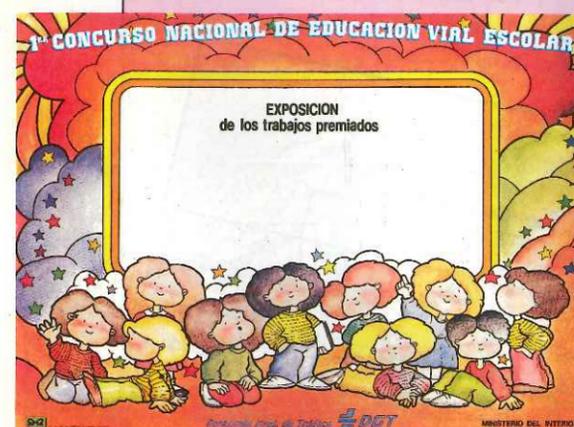
60.000 «goles» a Mendoza

Ramón Mendoza, presidente del Real Madrid, fue multado por exceso de velocidad cuando se dirigía a Lausana (Suiza), un día antes de que el equipo «merengue» encajara dos goles del Neuchatel.

Sesenta mil fueron las pesetas que tuvo que abonar «in situ» ya que de otra forma no se le permitía continuar con el coche que, por cierto, era de su suegro.



Exposición itinerante



Durante todo el mes de abril y parte de mayo, la DGT tiene en marcha —nunca mejor empleado el término— una exposición itinerante de los trabajos premiados en el I Concurso de Educación Vial Escolar, celebrado en 1985. La muestra, que recorre por cuatro caminos diferentes la geografía española, se presenta en nuestras ciudades con arreglo al siguiente calendario de apertura en cada una: Valladolid y Madrid

(31 de marzo), Murcia y Badajoz (1 abril), León y Toledo (7 abril), Alicante y Sevilla (8 abril), La Coruña y Zaragoza (14 abril), Valencia y Málaga (15 abril), Oviedo y Logroño (21 abril), Barcelona (22 abril), Santander y Pamplona (28 abril), Palma de Mallorca (30 abril), Las Palmas de Gran Canaria (5 mayo) y Santa Cruz de Tenerife (14 de mayo).

En la actualidad está abierto el II Concurso, cuyo plazo de presentación de trabajos finalizará el 31 de mayo.

Un camionero tramposo

Un camionero francés, de Metz, ha estado conduciendo durante veinticinco años sin permiso de conducir. Conseguía permisos provisionales alegando extravió del original, hasta que la Policía le descubrió a pesar de que había cambiado una treintena de veces de domicilio.

El ejemplo no parece trasladable a nuestro país, ya que para ese menester se utilizan terminales de ordenadores que «escupen» —cuando todo está en orden— el permiso «bueno» en el mismo momento de la solicitud.

Patrullas aduaneras

La aduana de la Junquera dispone ya de patrullas móviles que, en un área próxima a la frontera, inspeccionan a los vehículos sospechosos.

Esta modalidad es habitual en los países comunitarios, donde las revisiones en los puestos de control, en cuanto a turismo, son muy ligeras.

Obstáculos a la circulación

Las frecuentes manifestaciones en las que se han utilizado tractores agrícolas estacionados en las vías públicas, «con el consiguiente perjuicio de los derechos de todos los españoles a circular y desplazarse libremente por cualquier parte del territorio nacional», han llevado a la Dirección General de Tráfico a dar instrucciones a las Jefaturas Provinciales para la aplicación estricta del decreto 1472/78 a fin de que se apliquen las sanciones y medidas cautelares dispuestas en el mismo.

Según el artículo 1.º de la citada norma de 13 de febrero de 1978, el estacionamiento de vehículos en una vía pública o en sus arcones, con fines ajenos a los derivados de la normal circulación, se considera como obstáculo a la misma o estacionamiento indebido, en su caso. Tal conducta será sancionada conforme a lo previsto en el Código de la Circulación, sin perjuicio de las responsabilidades de orden civil y penal en que pudiera incurrirse.

Además, la autoridad gubernativa o sus agentes podrán disponer la retención inmediata, con carácter cautelar, del permiso de conducir o, en su defecto, del de circulación del vehículo hasta tanto se efectúe la retirada del vehículo. Ello sin perjuicio de la resolución correctiva que en su caso se imponga, la cual podrá comprender la suspensión del permiso de conducir.



Fe de erratas

En el tema de portada de nuestro número anterior, dedicado al Año Europeo de la Seguridad Vial, se deslizó un error, que aclaramos ahora. En dos de los recuadros dedicados a pormenorizar algunos datos de los distintos países de la CEE, concretamente en la página 11, tanto Bélgica como Dinamarca salían con el mismo número de habitantes y superficie en kilómetros cuadrados. Las cifras repetidas, 9.853.000 habitantes y los 30.514 kilómetros cuadrados, pertenecían al país belga —tal como reproducíamos—, pero no eran las mismas cifras para Dinamarca, cuya población correcta es de 5.112.000 habitantes y su extensión en kilómetros cuadrados de 43.080. A cada uno lo suyo.

SOLICITUD DE MATRICULA TURISTICA



Miguel GARROTE

MINISTERIO DEL INTERIOR
JEFATURA PROVINCIAL DE TRAFICO DE

E PERMISO DE CIRCULACION. — (Matrícula turística)

FECHA DE MATRICULACION **B**

MATRÍCULA **A**

APellidos **C** DOMICILIO (CALLE O PLAZA Y NUM.) **E**

NOMBRE **D** PROVINCIA **F** MARCA

LOCALIDAD **G** PESO EN VACIO CARGA MAXIMA

SERIE Y NUMERO DEL BASTIDOR Categoría N° de plazas

MODELO de de 19

EL JEFE DE TRAFICO.

ANULADO

Para solicitar la concesión de matrícula turística son necesarios los siguientes documentos:

- Impreso de solicitud, cumplimentado, al que se adherirá una póliza de 25 pesetas, así como la tasa reglamentaria.
- Impreso complementario al anterior, diligenciado por la Delegación de Aduanas.
- Impresos de alta en el Impuesto Municipal de Circulación.
- Tarjeta de Inspección Técnica del vehículo.
- Póliza del Seguro Obligatorio de Automóviles, que cubra el plazo autorizado por la Aduana.
- Pasaporte.
- Permiso de conducir español, o declaración jurada de no poseerlo ni tener vehículo a su nombre en España.
- Póliza de 25 pesetas.

CANJE DE PERMISO EXTRANJERO POR ESPAÑOL

Podrán solicitar el canje de permiso extranjero por español los titulares de permisos de otros países, siempre que dichos documentos se hallen en vigor y que sus titulares tengan residencia habitual en España.

Se canjearán por los equivalentes en nuestro país si el solicitante es español, y sólo por los de las clases A y B, si es extranjero.

La documentación a presentar es la siguiente:

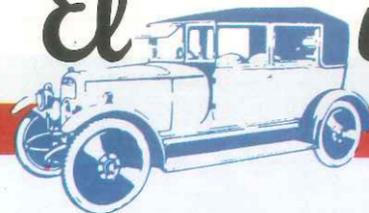
- F97Y Impreso de solicitud.
- Póliza de 25 pesetas y tasa reglamentaria.
- Documento Nacional de Identidad y fotocopia del mismo si el solicitante es español. Si es extranjero, tarjeta de residencia o autorización de permanencia en España, con fotocopia.
- Fotografía 25 x 35 mm.
- Certificado de aptitud, expedido por un Centro de Reconocimiento Médico autorizado.
- Permiso que se pretende canjear.

• Traducción de dicho permiso por el RACE, que informará sobre las características del mismo.

• Certificado, expedido por la misma autoridad que expidió el permiso, acreditativo de la autenticidad del mismo, con traducción oficial si viniera redactado en idioma extranjero. En el supuesto de no presentarse dicho certificado, se someterá al solicitante del canje a las pruebas teóricas exigidas para obtener el permiso español.

• Póliza de 25 pesetas, para el nuevo permiso a expedir.

El chalado y su cacharro



MUS



Como muchos sábados, después de comer, Pepe Asecas acudió al bar de la esquina a tomar su cafelito. En un rincón del establecimiento se desarrollaba una animada partida de mus.

—Paso, venga, envido, no. —¡Hola, madrugadores! —les saludó con cierto resentimiento por no haberle esperado.

Entre jugada y jugada, Pepe metía sus cuñas:

—A la «chica» le tenías que haber sacado más partido, ¡hombre!

Los diálogos, en clave de «mus», se prolongaban con calor al final de

cada partida. Cada jugador, cada mirón, eran un pozo de sabiduría y un archivo de estrategias sobre cómo debería haber actuado el otro.

—Conductor tenías que ser, Anselmo, y encima de autobús —espetó Pepe al parroquiano que había enviado a juego con treinta y tres.

—¿Qué pasa con los conductores? —se picó Anselmo.

—Pues que para vosotros todo el monte es orégano..., y como lleváis auténticos portaaviones, cualquiera se mete con vosotros. Así está el tráfico madrileño.

El aludido pidió mus y se tiró tres cartas.

—¿De qué vacile me hablas?

Pepe iba a lo suyo, la tenía tomada con los autobuses. Sobre todo no aguantaba que hicieran las paradas en medio de la calzada para recoger a los viajeros.

—Envido más.

—¿Y dónde quieres que paremos si vosotros, los domingueros, los que cogéis el coche para ir a comprar pipas, aparcáis en doble fila?

—Que no, hombre, que es que os creéis los amos del mundo. Ganas de fastidiar es lo que tenéis. ¡Unos soberbios!

—Llevo pares.

—¿Sabéis lo que nos pasó un día, por estas fechas, que volvíamos de Sevilla por Extremadura? Había una caravana de «órdago», ya cerca de Talavera. Estábamos casi parados, detrás de dos autobuses, y el arcén libre, invitándonos a que nos coláramos por ahí. Unos cuantos debieron pensar lo mismo y se adelantaron.

—Llevo juego —suspiró Anselmo, mientras su oreja aguantaba un charrón salibar.

—Cuando me pongo a pasar yo, el autobús me cierra el paso, y así una vez tras otra. Ya era algo personal. Aproveché un descuido y aceleré a tope. ¿Sabes lo que me hicieron los canallas? Abrieron las puertas de par en par para ocupar más espacio, y acabé en la cuneta. ¡Sois unos abusones!

Anselmo sacó el quinto amarraco y se encaró con Pepe.

—¿Y no sabes tú, listo, que no se puede circular por el arcén?

—¿Ah, no?

—Noooooo —corearon todos mientras se levantaban, dejando a Pepe con la boca abierta, interrogativa, sin argumentos, y con la amarga duda de que le hubieran «abierto» las puertas con razón.

—Me tengo que comprar un código —pensó—, esto no puede quedar así.

Nacho DE LA RIOJA

Un fantasma recorre Europa

Varios fantasmas recorren Europa hoy y este espacio no permite alcanzar toda la fantasmagoría de la Europa industrial. Pero hay uno que parece haber dejado de asustar, quizá por habitual: los accidentes de tráfico y todo lo que éstos suponen.

Solamente en un año, en Francia, murieron en accidente de circulación un número superior de personas a aquellas que perecieron en el desembarco de Normandía (lo que supone un costo socioeconómico que iguala la facturación anual del sector siderúrgico de este país). Sólo en la Europa comunitaria mueren anualmente 55.000 personas y más de un millón resultan heridas en tales accidentes, como recientemente se recordaba en el discurso de inauguración del Año Europeo de la Seguridad Vial, que como tal ha sido designado 1986 por la CEE.

Las sociedades del bienestar se caracterizan entre otros logros por la bondad de su política sanitaria. La salud de los ciudadanos de los países más desarrollados y su expectativa de vida, comparando la situación presente con la de hace un siglo, han alcanzado un altísimo nivel. Sin embargo, cientos de miles de personas, que gozaban de plena salud, mueren en todo el mundo víctimas de accidentes de carretera, y el costo socioeconómico que de ello se deriva es superior a las otras dos grandes causas de muertes, el cáncer y el corazón, ya que la siniestralidad del tráfico afecta en mayor medida a la población joven.

En España, este costo superaría el 1 por 100 del PIB, lo que resulta bastante impresionante si se tiene presente que muchas de esas muertes se podrían evitar.

Se enfatizan, quizá legítimamente, peligros potenciales colectivos, aun cuando es sabido que las sociedades modernas gozan de una seguridad, a pesar de lo que algunos digan, desconocida en la historia de la humanidad. Mientras tanto, las cifras de muertos y heridos en accidentes de circulación constituyen un auténtico balance de guerra.

Mr. Road SAFETY

RAMONCIN, agresivo en los escenarios y prudente en la conducción

«Tengo pánico a la carretera»



ESTE va a ser el año de Ramoncín. O, al menos, eso es lo que él piensa y, a tenor de los que son sus proyectos para el 86, no nos extrañaría en absoluto. Fíjense: a finales de enero comenzó en Barcelona el rodaje de «La chica del bar», una película de Ventura Pons, con Ramoncín en uno de los papeles protagonistas. En primavera se estrena una comedia musical en Madrid, «Negro Seco», con Ramoncín como director musical y autor de las canciones de la obra. En verano, nuevo elepé, además de las correspondientes galas. Por si todo esto fuera poco, Ramoncín realizará seguramente una nueva gira por la Unión Soviética. Eso sí, en los desplazamientos, cuidado, mucho cuidado, porque para Ramoncín «la forma más tonta de dejarse la vida es en la carretera».

—Si es que la gente no sabe conducir, las carreteras son pésimas, los coches están mal hechos. El tráfico es uno de los problemas más graves de España o, al menos, uno de los que más me preocupan a mí. Mira, muchos, muchos amigos han perdido la vida en la carretera. Mi primer guitarrista, Javier Lozano. «Guevo», se mató con una BMW. Un chaval del colegio perdió la vida con una Vespa. Mi primer chófer también murió en carretera, también con una moto, una Suzuki.

—O sea, que la moto te dará más miedo que el coche.

—Bueno, yo soy un buen conductor de motos. En realidad sólo tengo el permiso de conducir motos, el A-1 y el A-2. Pero le tengo pánico a la moto. Angel Nieto es amigo mío y él un día me dijo que ir en moto por Madrid es una locura. Víctor Palomo era mi cuñado y decía lo mismo. No, no me gusta, una moto siempre quiere tirarte.

—¿Y los coches? Decías que los coches españoles están mal hechos...

—Por supuesto, son de risa. Te vas jugando la vida por ahí porque la chapa es una vergüenza. Yo me quiero comprar un Volvo 740 GL automático y eso sí que es un coche. Yo a un vehículo le pido dos cosas; comodidad y seguridad. Que corra más o menos me da exactamente igual, porque si quiero ir rápido me cojo un avión. Y en España la gente va muy deprisa. Yo despedí a mi primer chófer porque conducía demasiado deprisa. Lo despedí y poco después se mató con una moto. Ahora llevo dos chóferes cuando salgo de gira y son de mi absoluta confianza. Si me quedo dormido, me despierto y me doy cuenta que vamos a 150, al llegar a Madrid despedí a mi chófer. Por ahí no paso, en eso soy muy borde. Le tengo pánico a la carretera.

—Tú vives en plena Puerta del Sol desde hace tres años; los coches no te gustan, el tráfico te abrumba, imagino que estarás de acuerdo con las medidas que ha adoptado el Ayuntamiento de Madrid en cuanto a crear más zonas peatonales y restringir el tráfico rodado.

—Mira, lo que hacía Tierno estaba siempre bien hecho. Y no es política. Es que Tierno estaba haciendo de Madrid una ciudad cojonuda. Las zonas peatonales me parecen maravillosas. Lo que pasa que la gente siempre quiere ir en coche. Yo en Madrid voy en autobús y, sobre todo, en taxi. Los taxis son mi segunda casa, cojo cuatro o cinco diarios. Alguno me cobró el IVA indebidamente, pero, bueno, no lo iba a denunciar, porque pienso que fue una falta de información. A mí los taxis me encantan.

—¿Y qué se podría hacer para que los madrileños fueran menos en coche, si es que se puede hacer algo?

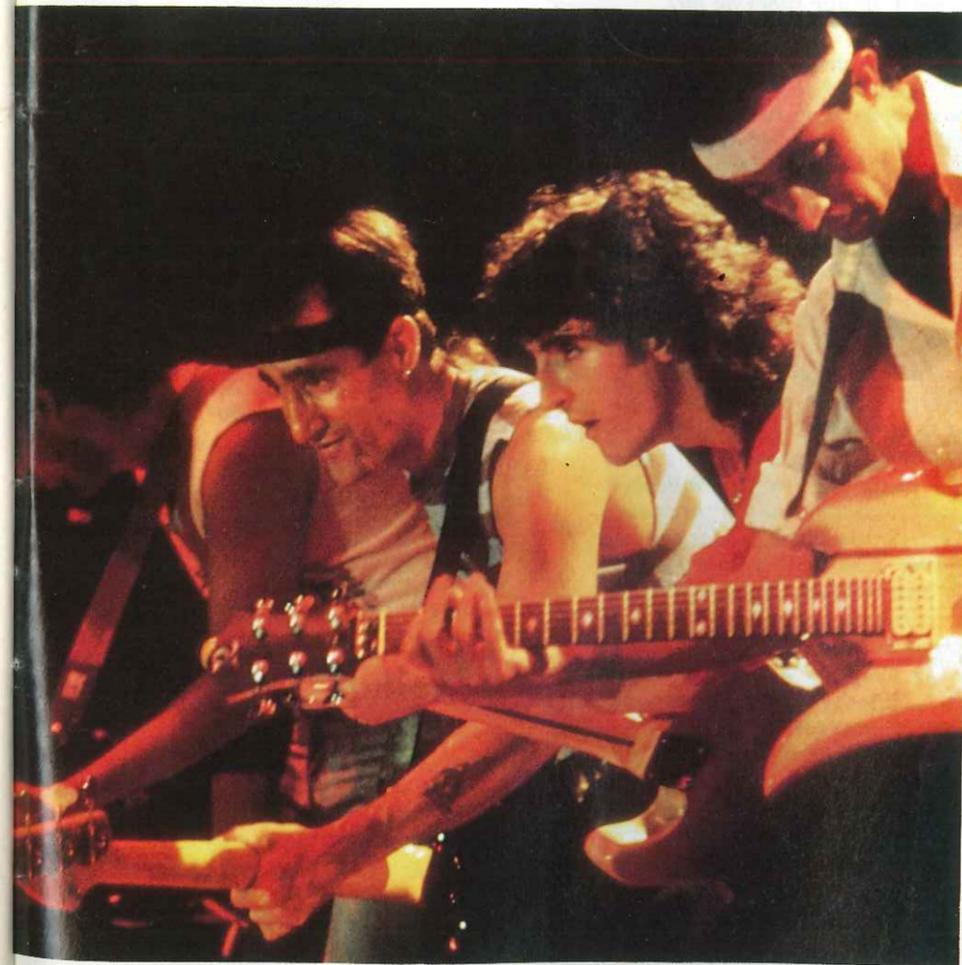
—Peor está Barcelona, ¿eh?, porque en Barcelona te tiras dos horas para atravesar la ciudad. Yo creo que parte del problema está en la publicidad. Pones la televisión y vengas anuncios de coches. El Gobierno debería restringir la publicidad y venta de coches. Es una vergüenza poner la televisión y escuchar que, qué se yo, que con tal coche vas al fin del mundo. Y los anuncios no hablan de seguridad; hablan de correr, de molar más con un coche que salga

rápido en los semáforos. Es de vergüenza.

De Moscú al cielo

Ramoncín estuvo el verano pasado en Moscú. Allí cantó para un público diferente, pero entusiasta. Y a Moscú volverá pronto Ramoncín, porque hay muchas cosas que le encantaron al rockero madrileño de la capital soviética, «aunque también hay otras mil cosas que no me gustan». Pero en lo que se refiere al tráfico, Ramoncín, se quedó encantado.

—Sí, porque Moscú es una ciudad con muchos coches, pero el tráfico está muy bien ordenado. Hay unas casetas en las calles de más tráfico, donde se controlan todas las infracciones. Allí no hay multas económicas; si alguien comete una infracción, se le retira el carné por el tiempo que sea. Yo estoy en contra de las sanciones económicas porque no solucionan nada. El que tiene dinero sigue haciendo lo que le da la gana y el que no lo tiene, no paga y le embargan el coche. Luego, los coches en Moscú son más duros y se conduce mucho mejor.



Cecilia, Nino Bravo, Jesús de la Rosa y otros compañeros de Ramoncín perdieron la vida en la carretera. El cansancio acumulado después de varios días de actuaciones interrumpidas, las prisas por llegar a la próxima gala y, cuando menos lo esperas, toda una carrera que se va al traste y una vida destrozada sobre el asfalto de cualquier carretera.

—No se puede conducir después de haber cantado tres noches seguidas. Los cantantes necesitamos de un chófer profesional; que esté descansado y que no tenga prisa. A mí me gusta este refrán: «Si tienes prisa, madruga».

—Ramón, hablemos de ti, tienes treinta años. ¿Has cambiado mucho, tienes poco que ver con aquel Ramoncín «punk» que escandalizaba a media España a finales de los setenta? ¿Te has aburguesado, Ramón?

—El que diga eso no tiene ni idea. Yo no he cambiado realmente, sólo que no es lo mismo empezar que mantenerse. Cuando empiezas, tienes que hacer un poco el tonto; luego hay que ser sutil porque el mundo del espectáculo es un pozo de víboras. Bueno, no sólo el mundo del espectáculo, en realidad toda la sociedad es una estafa. Pero yo sigo siendo el mismo y mi público, el que a mí me interesa, también.

—¿No será que te has hecho posmoderno con esto de la movida madrileña?

—No, no, a mí las modas no me preocupan. Además, ahora no hay nada de moda, sólo la gente fácilmente influible se deja llevar por las modas, como lo posmoderno o la movida. Eso se lo inventaron unos periodistas en una reunión que mantuvieron en un bar de la calle San Vicente Ferrer, en el 83, para vender revistas y sacarle la pasta a los tontos. Y el «punk» es el último movimiento juvenil con fuerza; pero al principio, cuando era espontáneo, porque cuando yo me subí a un escenario por primera vez, en el año setenta y seis, yo no sabía lo que era el «punk». Después, todo eso se hizo comercio, pero ya no era auténtico, ya pasó a ser una moda.

—Cine, teatro, discos, galas. ¡Vaya año, Ramoncín!

—Sí, «La rubia del bar» es una película en la que hago un personaje duro, un tipo sin escrúpulos de Las Ramblas. En primavera estrenamos una comedia musical en Madrid, «Negro Seco», con música compuesta e interpretada por mí. Y en verano grabaré un disco. También espero hacer muchas galas este año y una gira más larga por la Unión Soviética. El verano pasado estuvimos doce días, con actuaciones en la Villa Olímpica. Ellos y nosotros queremos repetir.

Jorge PARRONDO



—¿De forma que este es el final?

—Lo siento.

—Lo sientes, ¿y qué? Tres años son muchos años para decir tranquilamente «lo siento» y creer que todo ha terminado.

Guardé silencio. La verdad es que no podía contestar nada. Tres años eran, efectivamente, muchos años. El coche rodaba suavemente sobre el asfalto y la dichosa lata de aceite seguía chocándose en el portamaletas con un ruido ya conocido y casi indispensable.

—¿Y ella? —me preguntó de pronto.

—Ella ¿qué?

—¿También la vas a dejar?

—Sí, supongo que sí.

Me hablaba despacio, saboreando cada palabra como una venganza última, inútil, pero placentera.

—Que fácil es para vosotros decir «hasta aquí hemos llegado»... Han sido los mejores años de mi vida ¿qué voy a hacer ahora, qué...?

Frené bruscamente en un milagroso hueco a la medida. Anochece lentamente sobre Madrid y gotitas de lluvia serpenteaban en el cristal. La tristeza de los primeros momentos se me iba cambiando en una especie de ira irremediable. Ya estaba bien, éramos modernos, civilizados... ¿quería montar el número? Pues lo íbamos a montar, pero los dos.

—Habrán sido los mejores años de tu vida —dije—, pero te olvidas de muchas cosas, de muchas. ¿Qué ocurría cuando salía del trabajo aquella época que me cambiaron el turno, qué pasaba a las seis de la mañana de aquel invierno? De eso no te acuerdas, ¿verdad?, eso es mejor dejarlo en el olvido, pero ¿cuántas negativas recibí a mis requerimientos? ¿Cuántas veces hiciste caso omiso de mis urgencias y me tuviste esperando hasta que tú quisieras, humillado...?

—¿Pero quién se iba dando el portazo? —me interrumpió—, ¿quién se ponía histérico, quién llegaba incluso en el peor de los

CRONICA NEGRA

casos al maltrato físico, al abandono?

Hizo una pausa y volvió a la carga, pero esta vez casi con dulzura, sin agresividad al menos:

—Yo no te he importado nada. En estos tres años sólo me has utilizado a tu capricho, pero de mí no te ha interesado nada, sólo que «cumpliera».

—¿Y tú qué sabes de mí?

—Todo, mucho más quizá de lo que tú mismo sepas: he sufrido tus neuras, he sido testigo impasible de tus miedos y víctima de tus locuras, de tus noches. Yo he cobijado tu cansancio y conozco la ira de tus manos tan bien como su suavidad. Te he visto dormirte en mi regazo, indefenso como un niño, y te he dado calor y libertad y cuando lo has necesitado, he puesto un cerco entre tu soledad herida y el mundo que te perseguía fieramente. ¿Cómo puedes decir que si sé algo de ti?

Me quedé mirando las gotitas del cristal que se multiplicaban por segundos entrecruzándose vertiginosamente. Alargué de forma instintiva la mano hacia la palanca del limpiaparabrisas.

—Déjalo —me dijo— no conseguirías nada.

El cenicero estaba a rebosar de colillas y yo me sentía mal allí dentro. Me pareció que era una buena disculpa.

—Perdóname un momento, voy a tirar todo esto.

Cogí el cenicero y me acerqué a una papelería. El aire frío me despejó un poco. La noche se había cerrado por completo y me di cuenta de que tenía poco tiempo.

Volví al coche y lo puse en marcha.

—¿Ya es la hora?

—Sí, dije que iríamos esta tarde.

Cuando el limpiaparabrisas barrió el agua del cristal me di cuenta que no llovía; me toqué el pelo y estaba seco. El resto fue sencillo. Cuando entramos en el despacho, firmamos los papeles y por primera vez en tres años, cuando todo acabó, me vi caminando solo por la acera. No quise ni volver la cabeza. Una vez en casa me preparé un café y me senté a ver la televisión como si nada hubiera pasado. Antes de acostarme me asomé un momento a la ventana. Era absurdo, pero estaba en la calle, vigilándome, entre un camión y un coche americano. Aquello era ya demasiado. Dispuesto a todo, bajé las escaleras de tres en tres, abrí el portal y me dirigí hacia donde estaba, decidido a acabar de una vez por todas con aquella situación.

De pronto se puso en marcha y con las luces largas y en primera se abalanzó sobre mí sin darme tipo a reaccionar. Lo último que recuerdo es que salté por los aires y que uno de mis zapatos se fue a estrellar contra el parabrisas absolutamente inundado por una lluvia inexistente. Después no vi nada. Sólo el ruido de la lata de aceite que caía del maletero junto a mí y su voz monótona y grave.

—Ella no tiene la culpa...

Lo último fue un gran estrépito.

Cuando me desperté en la clínica, tras un coma largo y profundo, nadie supo contarme nada. La compañía de seguros me indicó que tenía a mi disposición el 80 por 100 del valor del vehículo ya que el siniestro había sido total y el coche era ya chatarra. Nunca cobré esa cantidad ni he vuelto a comprar un coche. Cada vez que subo en un taxi procuro no hablar ni pasar la mano por la tapicería, no vaya a ser que me malinterprete y coja las cosas por donde nunca más serán.

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

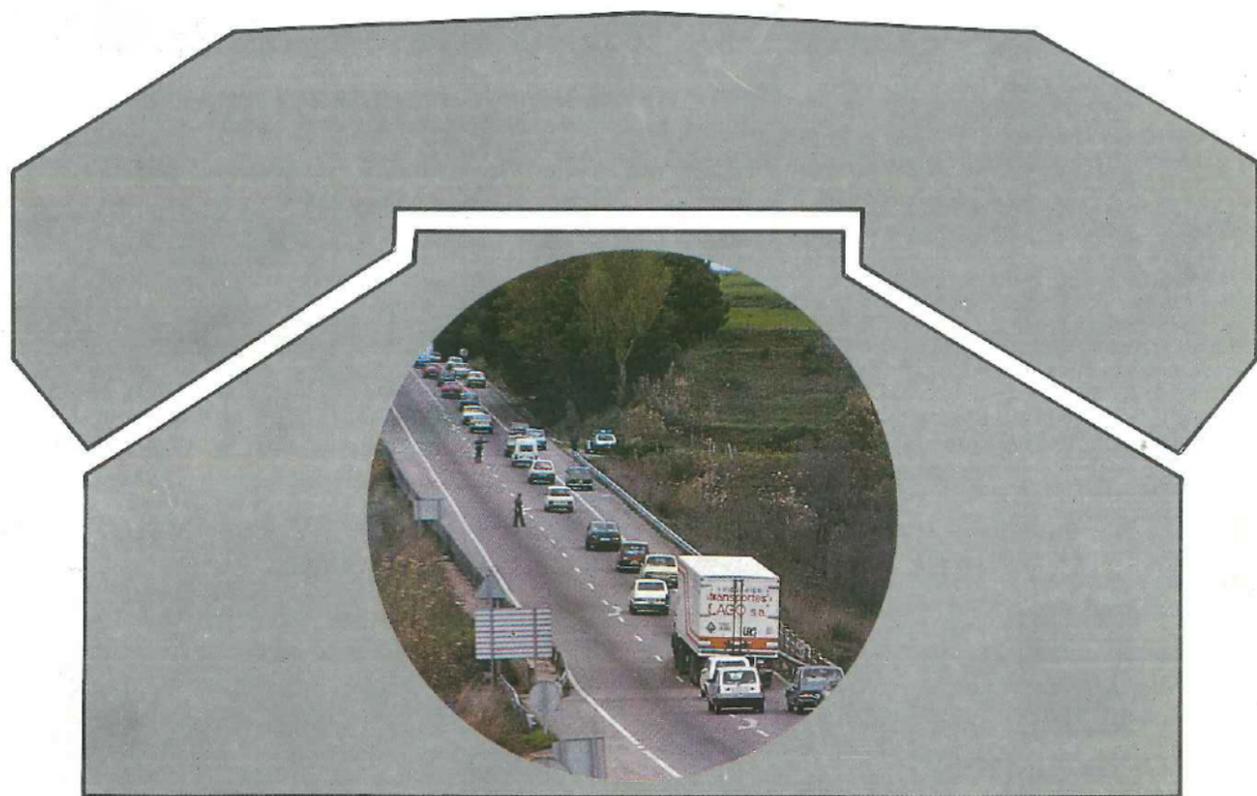
| CARACTERÍSTICAS | PEGASO 1234 T | MERCEDES 1933S | IVECO 190.33 TURBO STAR | VOLVO F12 | VOLVO F12 | DAF FT330SDKX | MAN 19321FT | MAN 19361FT | SCANIA R112 MAC | RENAULT DR 320T |
|---|--------------------------------|------------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| 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 ³ | 14.620 cm ³ | 13.798 cm ³ | 12.000 cm ³ | 12.000 cm ³ | 11.600 cm ³ | 11.413 cm ³ | 11.967 cm ³ | 11.000 cm ³ | 11.946 cm ³ |
| POTENCIA (DIN 70020 - ISO 1585) | 347,5 CV (DIN) 340 CV (ISO) | 330 CV (DIN) | 330 CV (DIN) | 329 CV (ISO) | 385 CV (ISO) | 330 CV (DIN) | 320 CV (DIN) | 360 CV (DIN) | 333 CV (DIN) | 320 CV (DIN) |
| PAR MOTOR (DIN 70020 - ISO 1585) | 140 mkg (DIN) 137 mkg (ISO) | 143 mkg (DIN) | 173 mkg (DIN) | 133 mkg (ISO) | 163 mkg (ISO) | 132,5 mkg (DIN) | 137 mkg (DIN) | 153 mkg (DIN) | 142 mkg (DIN) | 138 mkg (DIN) |
| CABINA | | | | | | | | | | |
| LONGITUD TOTAL | 2.166 | 2.140 | 2.140 | 2.045 | 2.045 | 2.050 | 2.070 | 2.070 | 2.200 | 2.069 |
| ALTURA INTERIOR (MEDIDA SOBRE ZONA CONDUCTOR) | 1.550 | 1.640 | 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

La Dirección General de Tráfico quiere lograr la mayor seguridad para usted y hacer más fluido el tráfico en nuestras carreteras, lo que necesita también de su colaboración. Para ayudarle en sus desplazamientos y para que esté totalmente informado sobre el estado de las carreteras, le ofrecemos nuestro teléfono, donde podrá solicitar cualquier tipo de información, además de auxilio mecánico y sanitario durante las veinticuatro horas del día.