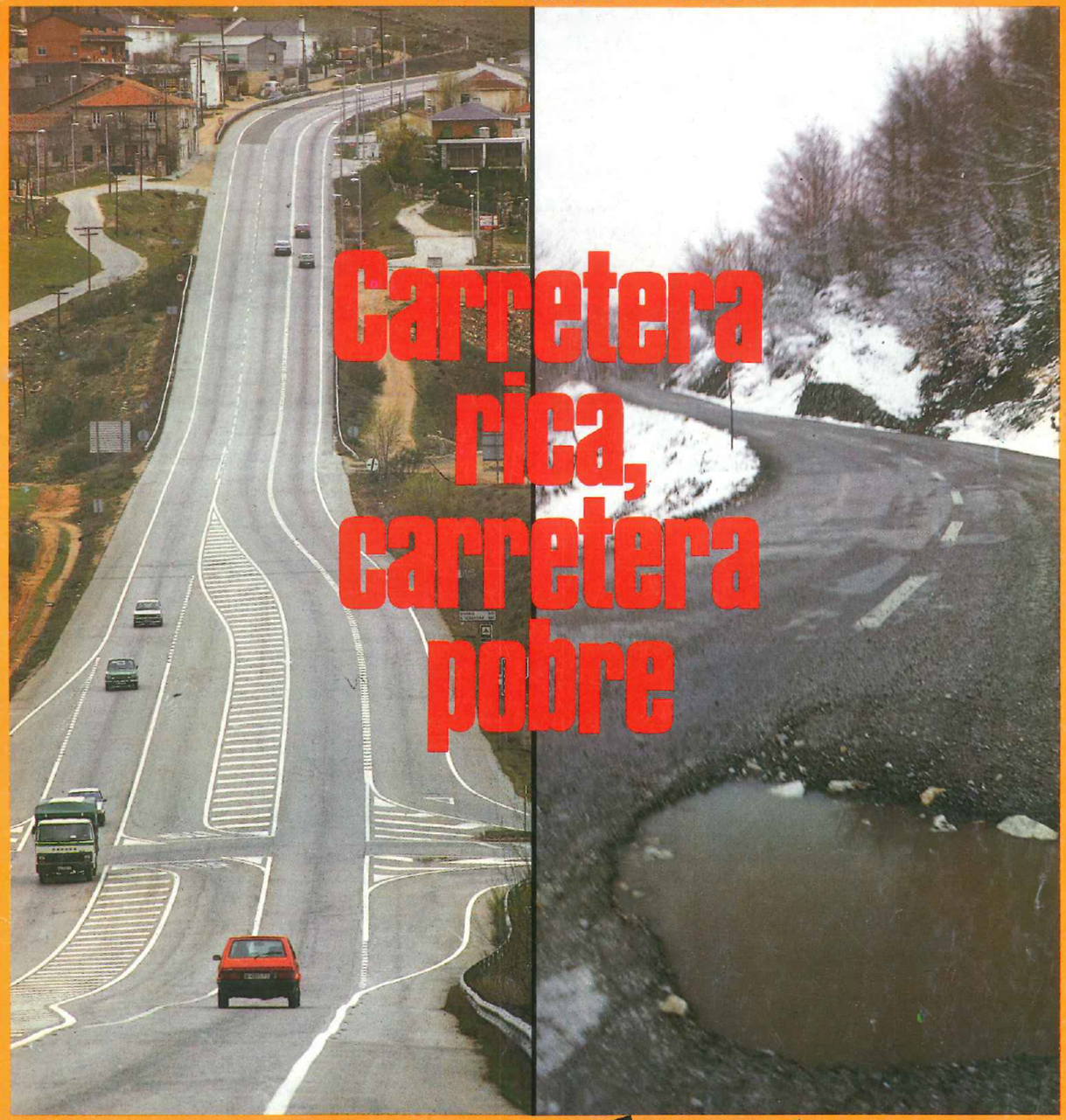
AÑO EUROPEO DE LA SEGURIDAD VIAL
1986

# Tráfico

AÑO II - NUMERO 11 - MAYO 86



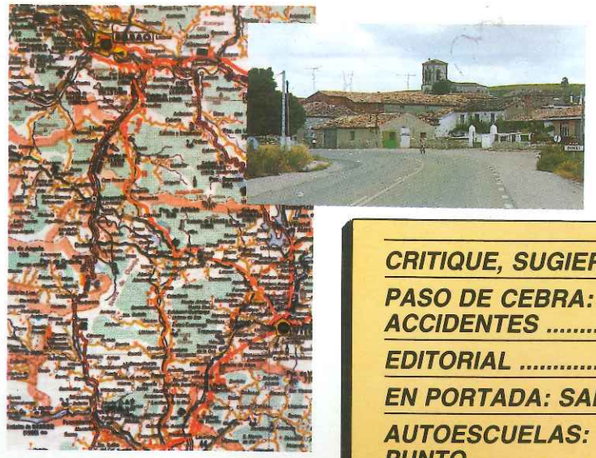
## Carretera rica, carretera pobre

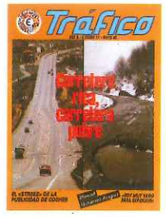
EL «STRESS» DE LA PUBLICIDAD DE COCHES

Manuel Gutiérrez Aragón

«SOY MUY VAGO PARA CONDUCIR»

# Sumario

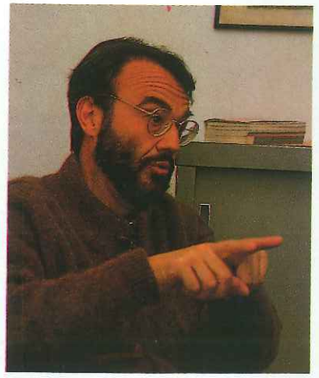





AÑO II
NUMERO 11
MAYO 86
Fotos: MIGUEL GARROTE


CRITIQUE, SUGIERA, CENSURE ..... 3
PASO DE CEBRA: DISMINUYE EL NUMERO DE ACCIDENTES ..... 6
EDITORIAL ..... 7
EN PORTADA: SALIMOS DEL BACHE ..... 8
AUTOESCUELAS: EL CONGRESO, PUESTO A PUNTO ..... 18

TRAFICO DEL MOTOR
Publicidad y coches ..... 21
Jerez para un brasileño ..... 24
Así ven el Ibiza Junior 1.2 ..... 26
El parque automovilístico, al día ..... 29
Zanini a todo gas ..... 30


KILOMETRO A KILOMETRO: ANALISIS AL RECORRIDO OVIEDO-RIAÑO (León)-PALENCIA . 31
ENCUESTA NACIONAL SOBRE EL TRANSPORTE ..... 37
CONDUCIR MEJOR ..... 42
DE NORTE A SUR ..... 44
LETRA PEQUEÑA ..... 46
EL CHALADO Y SU CACHARRO ..... 47
VIP's SOBRE RUEDAS: MANUEL GUTIERREZ ARAGON ..... 48
DESDE LA CUNETA: LUIS DEL VAL ..... 50



Tirada de este número: 200.000 ejemplares.

**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 Rebolledò (test), Pedro Pablo San Martín, Sebastián, Antonio Zanini. **Colaboración especial:** Luis del Val. **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).**




# CRITIQUE, SUGIERA, CENSURE...

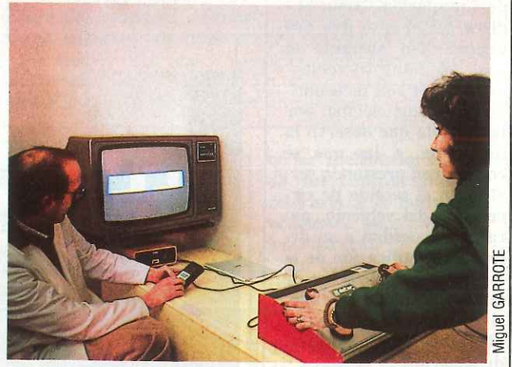
## MAS TRANSPORTE ESCOLAR

En Barcelona, como en otras ciudades grandes de España, en las horas de entrada y salida a los centros escolares se producen verdaderos atascos circulatorios. Yo, por mi profesión de taxista, me encuentro con este problema, como todos los usuarios de estas zonas tan concurridas de tráfico. Por eso me atrevo a sugerir al estamento competente que se pongan más autocares escolares y que estas zonas estén más restringidas, dedicándolas sólo a los transportes públicos. A mi modo de ver, se ganaría en rapidez del tráfico rodado, a favor de la cual todos hemos de poner un granito de arena. **Jaime Aznar (Barcelona).**

*Respuesta:* **Acogemos de sumo grado su sugerencia, muy respetable, aunque hemos de hacer una precisión: tenga en cuenta que los centros escolares suelen estar distribuidos a lo largo y ancho de toda la ciudad.**

## CONTRA LOS PSICOTECNICOS

He leído con honda preocupación el reportaje titulado «así serán los exámenes psicotécnicos» (número 8), con el que quiero manifestar mi total desacuerdo, tanto por razones técnicas como morales. Estos exámenes descartan dos de las principales virtudes del conductor: experiencia y prudencia. En efecto, no es el conductor menos dotado, que circula prudentemente por su derecha, el causante de accidentes mortales, ni aún de forma indirecta, sino el inexperto o imprudente. Algunas de las pruebas realizadas con ordenador parecen estar encaminadas a eliminar a la gente de cierta edad, poco habituada al manejo de estos modernos instrumentos. Dentro de mi numeroso círculo de amistades no conozco ningún caso de accidente sucedido a gente de edad y sí a gente de dieciocho y veinticinco años. ¿Se debería limitar el acceso al permiso de conducción, por este mero hecho, a los menores de veinticinco años?



Miguel GARROTE

Desde el punto de vista moral, en una sociedad urbana, ajetreada, opresiva en ocasiones, la evasión del fin de semana es una auténtica necesidad. En las áreas rurales, dotadas en muchos casos de pésimas comunicaciones, el asunto puede adquirir caracteres de desastre para muchas familias. Por otra parte, si no se pasan las pruebas, ¿qué hacer con el coche o la segunda vivienda? Y lo peor es que esta medida, al contrario de lo que ustedes afirman, no evitará los accidentes causados por gente imprudente que sí puede pasar las pruebas. Todos los progresos de la Humanidad conllevan un gasto en vidas humanas, pero..., ¿se solucionaría el problema impidiendo el uso del automóvil? Evidentemente, no. Reflexionen. **Jorge García Vilalta (Barcelona).**

## PERMISOS C-1 Y C-2

Les escribo en relación con una carta insertada en su revista del mes de marzo, remitida por Antonio Seral, de Peñaflor de Gállego (Zaragoza). Su carta se refiere a los permisos C-1 y C-2. Le quiero expresar mi completo apoyo a este señor, ya que estoy en su misma situación. Poseo los permisos B-2 y C-1 desde junio del 85 y su limitación de no superar los 16.000 kilos de carga me impide trabajar. Si hubiera tenido el C-2, actualmente ya estaría trabajando. **Isidoro Riego (Echarri Aranaz, Navarra).**

## CONGRESO Y AUTOESCUELAS

Siempre leo en esa revista alguna carta enviada por profesionales o personas relacionadas con el sector, criticando duramente a las autoescuelas o a los que en ellas nos integramos y la verdad es que me da mucha pena, porque no nos damos cuenta de que lo que hacemos es destruirnos nosotros mismos. La verdadera misión de cualquier buen profesional debe ser la de *unirnos* no ya sólo a nivel provincial, sino nacional, y para ello se convoca acertadamente el I Congreso Nacional de Autoescuelas, en el que todos debemos decir lo que queremos y lo que pensamos. Así que vamos a dejar de criticarnos a los cuatro vientos y vamos a apoyar a Tráfico, asistiendo masivamente al Congreso que ha preparado, que en definitiva lo que pretende es el bienestar de todos cuantos vivimos de esta profesión.

Y, compañeros, por el bien de todos espero que en las demás provincias no suceda como aquí, en Sevilla, donde sólo se ha presentado una ponencia, y de verdad que esto es vergonzoso, aunque espero que las 40 plazas que tenemos para el Congreso se cubran con creces. Sólo me resta dar a todos las gracias y vernos en Madrid el 30 y 31 de mayo. **Jesús Eguibar. Profesor de autoescuela (Sevilla).**

## RAFAGAS DE «AVISO»

Muchos son los conductores a los que tras rebasar un control de la Guardia Civil les entra una «preocupación enorme» por prevenir a los demás, dando ráfagas con sus faros. Pero prevenir, ¿de qué y a quién? Si circulamos como se ha de circular o como las condiciones lo exigen, no tenemos que temer a nadie. Por consiguiente, no nos hace un favor el conductor que sigue esta conducta de «aviso». Todo lo contrario, ya que el típico inconsciente se vuelve persona racional por unos momentos, para después continuar haciendo barbaridades.

La misión de la Guardia Civil de Tráfico es velar por la seguridad de todos en la carretera, y en esta misión entra apli-

car la ley —que no está elaborada por ella— a los infractores. No debemos colaborar con los infractores, ya que seríamos tan responsables como ellos. Allá cada cual que se gane una multa por no respetar las normas en detrimento de los que lo hacemos. Acabemos con este práctica del «aviso», en beneficio de la seguridad vial. **Julián Carrasco (Madrid).**

## TRES PREGUNTAS

Les escribo únicamente para hacerles tres preguntas:

1. ¿Por qué la Dirección General de Tráfico no obliga a las autoescuelas a que instalen unas barras de protección como en los coches TT? Creo que, en el caso de vuelcos, no habría tantas víctimas.

2. Me gustaría que me dijeran por qué Tráfico o el Ministerio de Industria —no estoy seguro— homologan coches con prestaciones descomunales. Desde luego, cualquier turismo rebasa con facilidad los 120 kilómetros por hora en autopista. Pero, claro, un coche que es capaz de alcanzar en punta del orden de los 200 kilómetros por hora incita siempre a ir por encima de los límites permitidos.

3. ¿Por qué cuando una patrulla de la Guardia Civil va por una autopista por la derecha, a unos 90 kilómetros por hora, y es adelantada por un turismo que supera los límites de velocidad no van a su «caza», ya que aunque se le denuncie tomándole el número de la matrícula, seguirá poniendo en peligro a todo el mundo que llegue a su destino? **Miguel Angel Gutiérrez (Madrid).**

*Respuesta:* **Contestamos brevemente a sus tres cuestiones: 1) Entre las características técnicas que se requieren en la actualidad en autobuses, no figura la que usted hace referencia. De cualquier modo, tales características son competencia del Ministerio de Industria, al que puede trasladar su consulta. 2) Que un coche sea capaz de alcanzar altísimas velocidades no tiene nada que ver con la limitación de velocidad, que siempre tiene que ser controlada por el conductor, según le indiquen las señales. Por otra parte, tenga en cuenta que esa prestación de los vehículos es buena en el caso de tener que salir apresuradamente de una situación de emergencia. 3) Cuando las circunstancias concurrentes justifican la no entrega al denunciado del boletín de denuncia, se formula ésta sin la inmediata detención del infractor, de acuerdo con el artículo 282 d) del Código de Circulación, como pudiera ser el caso que nos expone. No obstante lo cual, los datos del vehículo infractor son transmitidos por radioteléfono, por la patrulla que observó la infracción, a las que se encuentran prestando servicio en el sentido de circulación del vehículo, para que procedan a su detención, notificación de la denuncia y realización de la prueba de alcoholemia, si procede, como pueden atestiguar gran cantidad de usuarios.**

## LA N-403, NO TAN SEGURA

La carretera N-403, en su tramo Adanero-Valladolid, es mucho menos segura de lo que puede entenderse en el reportaje «Kilómetro a kilómetro» del número 9 de su revista.

El tramo que corresponde a la provincia de Segovia, ahora en obras de acondicionamiento, es estrecho, elevado sobre el nivel del terreno y con piso sinuoso. Es temeroso cruzarse allí con un camión.

Más peligrosas todavía son las travesías de los pueblos, muchas veces sin visibilidad, estrechas, con curvas, con cruces de caminos y de otras carreteras, mal asfaltadas. Quiero significar en este sentido las localidades de San Cristóbal, Olmedo, Mojados y, sobre todo, Boecillo y Laguna, en donde además se sufren atascos de circulación los fines de semana. Para el bien de estos pueblos y de los automovilistas que los cruzan, no debe demorarse más la realización de las obras de circunvalación, proyectadas hace más de veinte años. **Juan Antonio Valentín-Gamazo (Madrid).**

## SEÑAL DE REMOLQUE

Poseo un coche autorizado para llevar remolque y tiene enganche para ello. Desearía saber si cuando no arrastro remolque puedo llevar el triángulo visible, ya que observo que la mayoría de los coches autorizados para esto llevan fijo y visible dicho triángulo, aun en el caso de no arrastrar remolque.

Es algo tan generalizado que incluso los coches de la Guardia Civil lo llevan así. **Andrés Rodrigo (Madrid).**

*Respuesta:* **El triángulo a que usted hace referencia sirve para indicar a los demás que el coche circula con un remolque. Por tanto, le aconsejamos que cuando no lo arrastre, lo quite o lo tape.**

## POLICIA NACIONAL Y TRAFICO

Ya sé que cualquier ciudadano puede formular una denuncia de tráfico, y que un agente de la autoridad, como por ejemplo un policía nacional, está obligado a denunciar cualquier infracción a la ley. También creo que existe o existía alguna disposición de que en las ciudades la competencia en materia de tráfico eran de la Guardia Civil y de la Policía Municipal, excluyendo de ellas a la Policía Nacional. Y mi pregunta es la siguiente: Si un policía nacional de servicio denuncia una infracción de tráfico mediante el boletín correspondiente, ¿el denunciado puede llegar a no pagar la multa, alegando que la Policía Nacional no tiene competencias en materia de Tráfico? Eso si es que realmente no las tiene, lo cual dudo. **Joaquín Palma (Pamplona).**

Miguel GARROTE

*Respuesta:* **No, el denunciado no puede dejar de satisfacer la multa. La Policía Nacional es agente de autoridad y, por tanto, tiene obligación de denunciar una infracción. Y el denunciado, en consecuencia, de abonar la sanción a que se ha hecho acreedor.**



# BUZON ESPECIAL

## DEFENSA DEL CICLOMOTOR

Disiento totalmente de la opinión de don Gerardo Sánchez de la Riva, de Santander, sobre los ciclomotores. Parece que no le agradan demasiado, tal vez porque no posee uno. Yo tengo coche —permiso B— y ciclomotor, y cuando conduzco este último, por supuesto que me «cuelo» por todos los resquicios posibles, pero sin pulverizar las puertas de los demás coches. ¿Es que cree que los ciclomotores van destrozando coches y chocando con ellos a propósito?

No hace falta ser muy listo para darse cuenta de que el ciclomotor es el vehículo más modesto, con un motor ídem, de 50 c.c., y que es el paso siguiente a una bicicleta. Por tanto, no se le puede exigir que no adelante por la derecha —el Código lo permite— y que espere en la cola como los demás.

Sería absurdo hacer un examen para los que quieren obtener licencia para ciclomotor, ya que lo único que exige es acelerar y frenar, prácticamente. Para menores de dieciséis años, sí está bien un examen. Que no se compare un examen para ciclomotor con el de otro vehículo cualquiera.

Ese es el privilegio del ciclomotor. Y cuando voy en coche y ellos me adelantan, me aguanto. Porque yo hubiera hecho lo mismo. **Aurelio Gabaldón (Madrid).**

*Respuesta:* **El «colarse» a que usted se refiere es un comportamiento incorrecto. Además del derecho a circular, se tiene el deber de hacerlo reglamentariamente. El artículo 133 e) del Código permite, en efecto, adelantar por la derecha a los ciclomotores, pero sólo cuando entre los vehículos adelantados y el borde de la calzada «quede un espacio libre no inferior a dos metros y bajo su exclusiva responsabilidad».**

**En cuanto al tercer aspecto de su carta, señalarle que está en estudio, como ya se publicó en nuestra revista, una nueva normativa que afecta a los ciclomotores. En ella se contemplará la necesidad de un examen.**

## LETREROS, ADELANTAMIENTOS, INTERMITENTES...

Aprovecho la oportunidad que ustedes me brindan, a través de su sección de cartas, para hacerles algunas preguntas:

1. ¿Habría manera de que Tráfico pusiera los letreros de kilometraje al día? Yo he visto poblaciones entre las que hay una diferencia de hasta diez kilómetros de distancia respecto a lo que indican los letreros.

2. Tráfico dice en sus estadísticas de accidentes que buena causa de ello se deben a «adelantamientos imprudentes», cuando debería decir a «no facilitar el adelantamiento». Puedo asegurarle que he desistido más de la mitad de las veces, porque el que va delante en vez de facilitarlo, acelera.

3. Cuando vas a 90 ó 100 por hora y ves una señal de prohibido circular a más de 60, levantas el pie y, como mucho, irás a 70 u 80. Y si hay radar, te cae la multa. Como no se trata de dar bruscos frenazos para quedar a 60, ¿por qué no se colocan indicadores que señalen previamente los cambios de velocidad?

4. El 80 por 100 de los conductores no usan los intermitentes correctamente. Primero inician la maniobra y después dan el intermitente, cuando debería ser al revés. ¿No se podría hacer una campaña al respecto? **José María de la Chica. Barcelona.**

*Respuesta:* **La cuestión de los indicadores se escapa a nuestra competencia, ya que corresponde siempre al organismo que ostente la titularidad de la vía.**

**Cuando la DGT habla de los porcentajes referidos a adelantamientos antirreglamentarios como causas de accidentes, incluye siempre todas las circunstancias de adelantamientos hechos de tal forma. El conductor que aumenta su velocidad para no ser adelantado, además de un comportamiento contrario a la normativa, demuestra poco civismo e insolidaridad.**

**En cuanto a su tercera cuestión, lo lógico es que las señales de limitación de velocidad estén escalonadas, porque está claro que no se puede pasar instantáneamente de 100 kilómetros hora a 60, pongamos por caso.**

**Y, por lo que afecta a la señalización de los intermitentes, primero es comprobar que se puede hacer la maniobra y luego señalizar. Por otro lado, el hecho de señalizar no confiere ninguna preferencia para hacer la maniobra.**

## CASCO Y MOTOCICLETAS

En el número 8 de su revista (febrero), hablaban de que se planteará la obligación de llevar casco, tanto por vías urbanas como interurbanas, para los conductores de ciclomotores. Hasta la fecha, las motocicletas —que no ciclomotores— de hasta 125 c.c. podían circular por vías urbanas sin necesidad de casco protector. ¿Se prevé que esta situación cambie en fecha próxima? ¿Cuándo?

Por otra parte, ¿es obligatorio llevar la iluminación encendida de día en vías interurbanas para las motocicletas? **Rafael Figueras (Lérida).**

*Respuesta:* **Como informábamos en el número a que usted hace referencia, un Real Decreto dispondrá el uso de casco protector para los ciclomotores. En la actualidad está en estudio, pero el día que sea promulgado y obligue a tal uso a los ciclomotores, parece lógico que también lo haga respecto a las motocicletas de hasta 125 c.c.**

**En cuanto a la iluminación, sí es obligatorio el alumbrado de cruce durante el día, según dispone el artículo 153 del Código de la Circulación.**

**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 deberan realizarse a:**
**TRAFICO**
**Josefa Valcárcel, 28, 2.ª planta.**
**Sección CARTAS**
**28027 MADRID**

# PASO de CEBRA

## DISMINUIR EL NUMERO DE ACCIDENTES

**ERIC W. MARK (*)**

CADA año mueren 50.000 personas y resultan heridas 1.600.000, en accidentes de tráfico, en los 12 países de la Comunidad Europea. Para darse idea del problema, sería como si a lo largo de un año la mitad de los barceloneses fuesen heridos.

Por esta razón, ya en 1984 el Parlamento Europeo adoptó una resolución sobre seguridad vial y la Comisión propuso al Consejo de Ministros que la Comunidad debería emprender acciones específicas en tres áreas principalmente: usuarios, vehículos e infraestructura. En diciembre de 1984 el Consejo asumió la idea bajo la forma de una resolución mucho más amplia, que al mismo tiempo declaraba 1986 como Año Europeo de la Seguridad Vial. En la preparación para el año 1986, la Comisión invitó a representantes de España y Portugal para que tomaran parte y tuvieran un papel activo en la puesta en marcha de este Año.

La actividad que la Comisión pretende llevar a cabo, en colaboración con los estados miembros, durante el Año Europeo de la Seguridad Vial, se centra en tres aspectos: divulgación, legislación e investigación, y se dirige a tres elementos de la seguridad vial: conductores, vehículos e infraestructura viaria.

La Comisión entiende que sería útil y eficaz, a largo plazo, el que la Comunidad abordase una serie de problemas básicos de seguridad vial, si bien evitando duplicar aquellas actividades que se llevan a cabo a nivel nacional o por parte de otros organismos internacionales que se ocupan de estos temas.

Las campañas publicitarias que serán llevadas a cabo en los países miembros versarán sobre cinco temas comunes:

— Alcohol.
— Cinturones de seguridad.
— Velocidad.
— Seguridad infantil.
— Vehículos de dos ruedas.

Teniendo un objetivo común, expresado por el logotipo especialmente diseñado, estas campañas pretenden que los usuarios tomen mayor conciencia sobre las condiciones del tráfico y de la necesidad de prestar más atención y adoptar una conducta más cortés.

Asimismo, en el campo de la divulgación, la Comisión negociará con las empresas europeas de automóviles un acuerdo sobre la eliminación de aquella publicidad que vaya en contra de las reglas de seguridad vial.

En el campo de la legislación conviene recordar que 40 de las 70 directivas sobre «standards» técnicos de vehículos, adoptadas por la Comunidad, se refieren a elementos de seguridad. A lo largo de 1986, en este campo, se ha proyectado elaborar normas complementarias sobre control técnico de vehículos, sobre requisitos más rigurosos para la expedición de los permisos de conducir y sobre mejora del sistema de frenado. Se propondrán asimismo directivas, esperando que sean aprobadas, sobre dispositivos antiproyección y protección lateral de los vehículos de transporte de mercancías y sobre transporte de mercancías peligrosas. Al propio tiempo, la Comisión está estudiando el problema de la limitación de velocidad y pretende formular una proposición en esta materia.

En el campo de la investigación se ha emprendido un estudio para mejorar la seguridad en los autobuses y autocares, en tanto que los resultados de los análisis de biomecánica sobre resistencia contra los accidentes, que incluyen el denominado «maniquí europeo» para experimentar mejor las nuevas especificaciones técnicas, estarán disponibles próximamente.

Se espera llevar a cabo estudios sobre los usuarios más vulnerables (niños y ancianos) y, asimismo, existe el proyecto de crear un banco de datos sobre accidentes de tráfico.

Teniendo en cuenta que los accidentes de tráfico van a ser un tema preponderante para los próximos años, especialmente en países como España, con un creciente nivel de motorización, la Comisión considera que este Año Europeo de la Seguridad Vial contribuirá a mejorar la seguridad vial mediante una mayor concienciación, conocimiento y soluciones válidas, que en otros lugares de la Comunidad han sido necesarios y están en la legislación de la Comunidad Europea.

La meta es llegar a conseguir una disminución sustancial en el número de accidentes durante 1986 y en el futuro, y la Comisión agradece los esfuerzos que se realizan en España encaminados a este fin.

*(*) Jefe de División de la Dirección General de Transportes de la Comisión de las Comunidades Europeas.*



# Editorial

## CARRETERAS DEL MAÑANA

DICEN los expertos en carreteras que es sumamente complicado, atrevido incluso, el hablar en términos globales de carreteras buenas, malas, regulares o pésimas. Alegan que son muchos los conceptos que hay que tener en cuenta a la hora de valorar si una vía, un tramo concreto, puede englobarse en cualquiera de esos calificativos. Que si trazado, que si firme, que si señalización, que si aceras, que si baches... Ello, sin embargo, no quita para que técnicos y menos técnicos, expertos y profanos, hagan su valoración sobre el estado de las carreteras españolas, que en términos generales no es muy positivo. Todos distinguen perfectamente entre unas carreteras y otras, sin cuya disección se caería en injusticias manifiestas. Parece claro que la actual Red General del Estado es, evidentemente, lo mejor que tenemos en nuestro país, aunque en algunos casos deje mucho que desear; en mucho peor estado están las carreteras pertenecientes a las comunidades autónomas —no olvidemos que muchos de sus kilómetros de red pertenecían hasta las transferencias recientes al propio Estado— y peores todavía las correspondientes a las diputaciones, salvo honrosas excepciones. Es la evidencia de que la red secundaria es bastante peor que la principal y, quizá por eso, pese a soportar mucho menos tráfico, en ella se produce aproximadamente el 50 por 100 de los accidentes —bien es cierto que son muchos más kilómetros— mientras que en la principal, con muchísimo más tráfico se origina el otro 50 por 100.

EN cualquier caso, hay que reconocer que el tema de las carreteras estaba bastante abandonado en nuestro país desde hace muchos años —salvo algunos planes especiales— y que en la actualidad, entre el Plan General de Carreteras puesto en marcha hace dos años y que se prolongará hasta 1991 y los puestos en marcha por las comunidades autónomas e incluso las inversiones al alza de las diputaciones, el panorama de nuestras carreteras debe cambiar considerablemente. De hecho ya está cambiando. Más de dos billones de pesetas se van a invertir en los próximos años, que servirán no sólo para hacer las autovías que tanta falta nos hacen y que en algún caso, a petición del Congreso de los Diputados, se podrán reconvertir en autopistas, sino que también deben dar de sí para remozar, que no bachear, las que no podrán llevar junto a sí una carretera rápida y de mayor calidad de servicio. Es un esfuerzo muy importante que es justo reconocer y valorar, que sin duda nos colocará en el concierto europeo a un nivel más parejo con otros países. Aunque ellos seguirán mejor que nosotros, pues mantienen un gran nivel de inversiones desde hace muchos años, parecido al que aquí iniciamos ahora y que, al menos, nos permitirá el poder hablar de tú a tú.

EN esta labor es muy importante el reconocimiento por parte de las distintas administraciones de la situación real de nuestra red, sin la cual sería mucho más complicado arrancar con mínimas garantías para llegar a la meta deseada. Igualmente es importante el aunar esfuerzos para lograr los objetivos, que no son otros que alcanzar a medio plazo una red tupida —aunque nuestro problema es más de calidad que de cantidad— y que evite las diferencias de servicio que ofrecen ahora mismo unas carreteras y otras.

POR lo que respecta a un terreno que nos atañe tan directamente como es la seguridad vial, el propio MOPU señala que el factor carretera tiene su influencia en un porcentaje que se mueve entre el 20 y 25 por 100 de los accidentes. Es el reconocimiento a uno de los factores que influyen indudablemente en los siniestros (como otros) y sin duda contribuirá a que se insista en esas medidas propias de la carretera que mejorarán su seguridad de forma importante.

## LA PARALELA

VA de carreteras. De carreteras para todos los gustos, aunque en esto, sin que sirva de precedente, creo que a todos nos gustarían las mismas; esto es, las buenas. Pero no hay para todos. Y aunque la verdad es que, según algunos expertos, todos terminaremos por ser satisfechos, contentos, lo que se dice contentos, no podemos estar. ¿Ha probado usted a dejar la carretera principal y adentrarse en las de segundo orden? Es como haber dejado un lujo atrás. Sin embargo, es justo reconocer que parece haber llegado la hora de la carretera y que las perspectivas son esperanzadoras. Hay otro talante entre los responsables. Vean, si no, esta anécdota. Días atrás entrevistaba al director general de Carreteras. Contestaba a una pregunta sobre el penoso estado de algunas vías secundarias, incluso algún tramo de la red general.

—Pero si usted se va a Italia y deja la autopista para circular por la paralela, ésa no es mejor que la nuestra; se la encontrará sin arcén y nosotros sí tenemos arcenes...

—Pero no tenemos las autopistas paralelas...

—No, claro, nos faltan las autopistas.

ES decir, que nos falta la paralela; nos falta acabar esas autovías-autopistas previstas en el PGC. Será cuando dejaremos de ruborizarnos cuando nos hablen de las «paralelas». Pero es importante que se reconozca la situación actual. Es la mejor garantía para arrancar, para seguir marchando.

COMO importante para marchar bien es que los responsables del transporte, del tráfico, conozcan a la perfección dónde van los «pesados» de los camiones, dicho sea con perdón. Un volumen de tráfico tan importante hay que tenerlo muy en cuenta para muchas cosas.

TAMBIEN es digna de tener en cuenta esa publicidad «stressante» que, fundamentalmente desde la pequeña pantalla, nos trata de vender un coche entre gol y gol, entre «Media naranja» y «Corrupción en Miami» o justo después de terminar Mercedes Milá. Una publicidad que a veces no es todo lo cuidadosa que debiera desde un aspecto tan importante como el de la seguridad vial. ¡Qué poca atención se presta a las recomendaciones de la Conferencia Europea de ministros de Transportes en este sentido!

**Jesús SORIA**

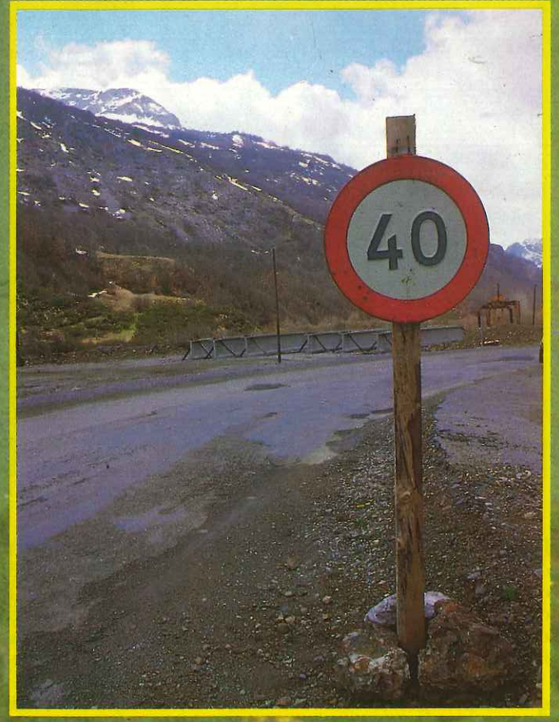
CARRETERAS

*Aunque todavía hay muchísimos kilómetros en penoso estado*

# SALIMOS DEL BACHE

Hablar de carreteras es hablar mal. Hablar de carreteras es hablar, en muchos casos, de firmes en mal estado, de vías estrechas, insuficientes, de asfaltos deslizantes, de deficiencias en la señalización. Pero, ¿todas las carreteras son así? No, evidentemente, no. Ya saben aquello de que «toda generalización acarrea injusticias». Es obvio que nuestras carreteras —en términos generales— no son buenas, pero también es justo reconocer que las fuertes inversiones llevadas a cabo en los últimos años están cambiando su cara sensiblemente. Vamos, que se nota. Distintos sectores consultados por esta revista coinciden en afirmar que con los planes en marcha y manteniendo esas inversiones —unos 2.000 aproximadamente—, en un período de unos diez años, España tendrá una red de carreteras «a nivel europeo». En la actualidad, la red del interés del Estado está en mejores condiciones que la autonómica y ésta, mejor que la red correspondiente a las diputaciones. No obstante, hay que salir del bache. O mejor, estamos saliendo del bache.

EN PORTADA



DICEN los expertos que la carretera y el transporte por carretera ocupan un lugar importante en el conjunto de la economía de nuestro país, hasta el punto que el titular de Obras Públicas llegó a afirmar, en una intervención en el Palacio de Congresos, que si el sector de la construcción representa aproximadamente las dos terceras partes de la formación bruta de capital fijo, «en dicho sector la participación de la carretera es la segunda en importancia después de la vivienda». Datos fácilmente comprensibles si tenemos en cuenta que por las carreteras se mueve el 89,6 por 100 del total del tráfico de viajeros y el 91 del de mercancías, cifras que dieron pie al ministro de Obras Públicas y Urbanismo a este preámbulo de su intervención en la que presentaba el Plan General de Carreteras: «Estas cifras, suficientemente elocuentes, ejemplifican por sí solas el alcance y trascendencia de un plan como el que someto a su consideración».

**INVERSIONES PREVISTAS EN LA RED AUTONOMICA (1986)**

| | Millones |
|---|---|
| Andalucía | 9.500 |
| Aragón | 3.000 |
| Asturias | 3.200 |
| Baleares | 2.100 |
| Cantabria | 7.000 |
| Canarias | 2.000 |
| C.-La Mancha | 2.800 |
| C.-León | 4.300 |
| Cataluña | 8.600 |
| Valencia | 3.200 |
| Extremadura | 3.500 |
| Galicia | 5.600 |
| La Rioja | 1.200 |
| Madrid | 4.500 |
| Murcia | 2.200 |
| Navarra | 6.000 |
| País Vasco | 14.500 |

Macrocifras indudablemente que hablan por sí solas de la importancia del tema, aun incluso dejando al lado la otra cara del asfalto: los accidentes.

Pero, realmente, ¿cómo son las carreteras españolas? ¿Tan malas como se dice? ¿Tan aceptables como se ha tratado de defender en algunos momentos desde la propia Administración? La verdad es que hay opiniones para todos los gustos y, como han recalcado a esta revista distintos técnicos consultados, la verdad es que es muy difícil hablar de carreteras buenas o malas, de regulares o pésimas, «pues todo depende del cómo, dónde, cuándo. Hay carreteras buenas, malas, estupendas y hasta intransitables». Como dice el director general de Obras Públicas de la Comunidad Autónoma de Castilla-León, «no están adecuadas a las necesidades del tráfico». O como recalca la Asociación Española de la Carretera, autora de un reciente estudio llevado a cabo por toda nuestra geografía asfáltica: «Sin matizar mucho, no se puede hablar de carreteras buenas, malas o regulares.»

En cualquier caso, sí se puede hablar de carreteras y sí se puede decir que la opinión generalizada es que no rayamos precisamente a gran altura. Como dice el propio director general de Carreteras, Enrique Balaguer: «Si pensáramos que la red actual es suficiente, no hubiéramos puesto en marcha el plan de carreteras, que, como es sabido, se desarrolla desde el 1984 al 1991 y que supondrá una inversión de 800.000 millones de pesetas del año 83, en pesetas corrientes, un billón —con b— de pesetas. Si yo sostuviera que la red española es suficiente, no hubiera participado en un plan en el que el 75 por 100 es ampliación de la actual red. No es suficiente a las exigencias económicas del país y a las propias exigencias de nuestra entrada en el Mercado Común.»

Para la Asociación Española de la Carretera (AEC), una organización privada que el pasado año pateó 2.680 puntos de nuestro país, en lo que se refiere al firme, puede decirse que las carreteras de la red de interés general del Estado son, generalmente, buenas, sin que pueda decirse lo mismo de las autonómicas y mucho menos de las correspondientes a la red que pertenece a las distintas Diputaciones. La Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) considera que hay muchas carreteras en mal estado y que sólo se salvan las nacionales e insisten en la exigencia por parte de los usuarios de «carreteras más seguras».

Datos todos ellos valorados en unas escalas que van del 0 al 600 y elaboradas por ordenador, sin que AEC quiera entrar en más valoraciones puntuales sobre este trabajo, que se repetirá anualmente «para poder ver la evolución del estado del firme en nuestras carreteras».

*El índice de peligrosidad en nuestras carreteras dicen que está disminuyendo.*

*Carretera rica —la nueva— y pobre —la de antes.*

**Corregir desequilibrios**

El Plan General comprende, para acondicionamiento de la red, actuaciones en 7.172 kilómetros en los que se invertirán 264.000 millones de pesetas, a añadir a los 140.000 que se dedicarán al apartado de reposición y conservación. Se trata de cubrir los enormes desequilibrios que hay entre unas zonas y otras, tanto hablando de unas carreteras como de otras: el propio Balaguer asegura que «en todas existen desequilibrios y precisamente los planes tratan de corregirlos».

En lo que sí parece haber acuerdo es que la red considerada o denominada ahora «de interés general del Estado» es en que las mejores son precisamente éstas, y que va empeorando si pasamos a las que ahora corresponden a la red autonómica —muchísimos kilómetros cedidos recientemente a los entes autonómicos— o a las que pertenecen a las Diputaciones, las que en peor situación se encuentran.

***Enrique Balaguer: «El índice de peligrosidad está disminuyendo»***

## La carretera, culpable del 20-25 por 100 de los accidentes

«... La mejora progresiva de la seguridad vial será un cometido de primer orden, pues siempre el tributo de víctimas de la carretera nos parecerá excesivo, de tal manera que de los tres factores presentes en cualquier accidente (conductor, vehículo y carretera), trataremos de minimizar la participación en esta última...» Estas palabras, pronunciadas por el ministro de Obras Públicas y Urbanismo cuando presentó el Plan General de Carreteras ante el Congreso de los Diputados, nos dan pie a la pregunta: ¿Pero hasta qué punto, o en qué medida, puede afectar en algunos siniestros un firme en mal estado, una curva mal trazada, una señal mal colocada? El Transport and Road Research Laboratory considera que el aspecto «vía» contribuye en el 28 por 100 de los accidentes. Desglosado así: 2,5 por 100 para la vía sola; 0,25 por 100 con vehículo; 24 por 100 con hombre y 1,25 por 100 con hombre y vehículo.

Aquí ha habido épocas en las que se negaba la importancia que la carretera podría tener en algunos accidentes en la producción de los mismos. No ocurre ahora igual, y el es propio director general de Carreteras, Enrique Balaguer, el que reconoció a esta revista que «las carreteras tienen influencia, más o menos importante, en un porcentaje de accidentes que puede oscilar entre un 20 y un 25 por 100. Eso, sin embargo, no quiere decir que con medidas a adoptar en las carreteras eliminaríamos los accidentes. Podemos disminuirlos y de hecho tenemos un programa especial de seguridad en todos aquellos tramos en los que se producen accidentes, no muy importante económicamente, pero de enorme importancia desde un punto de vista social, humano...»

Según los datos con los que dice contar, basados en estudios y datos rigurosos, «el índice de peligrosidad y mortalidad en las carreteras españolas está disminuyendo sensiblemente. No hace demasiados años el índice de peligrosidad en nuestras vías estaba en 70 accidentes con víctimas por 100, porcentaje de coches y kilómetros y, ahora mismo, para esos mismos porcentajes estamos en 39 o en 43-44, si incluimos en la valoración las travesías. Como orientación puedo decir que en un país como Francia, esas mismas cifras están en torno a 35-36. Desde luego, se puede afirmar que la peligrosidad en nuestras carreteras está en la de los países que forman la Conferencia Europea de Ministros de Transportes».

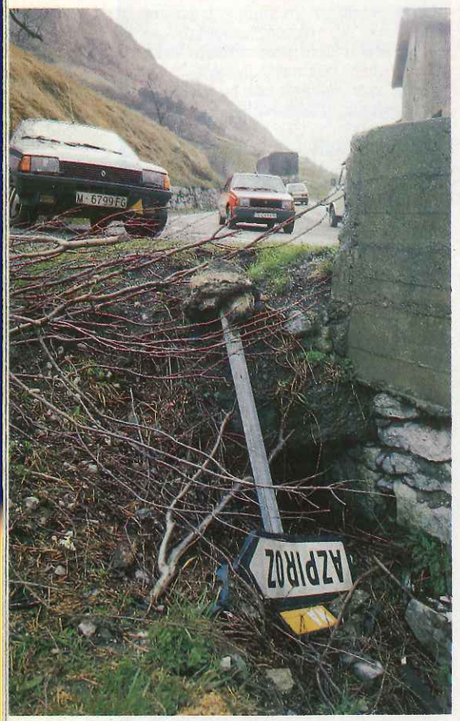
Por lo que respecta a la participación de los distintos factores en los mismos accidentes, Enrique Balaguer tiene su opinión: «Los usuarios culpan a la carretera; hablan los responsables de carreteras y dicen que son los conductores y luego que si el mal estado del parque. Yo diría que los tres participan. Sin embargo, de acuerdo a nuestros estudios, que se refieren a los accidentes ocurridos en la red general del Estado, el 75 por 100 se producen en tramos o puntos donde no se repiten accidentes en cinco, seis o siete años. Quiero decir que es obvio que hay muchas circunstancias que pueden ser la causa de un accidente. También hay que decir que sí es cierto que hay un 25 por 100 de los siniestros que se repiten en determinados puntos.»

El director general de Carreteras considera tan demagógico que se diga aquello de «la carretera es la culpable de los accidentes, como que nosotros fuéramos pregonando por ahí que todos los accidentes son debidos al conductor que se distrae o al que adelanta mal. En un 20-25 por 100 de los casos hay una implicación de la carretera y en responsabilidad directa es muy difícil fijar un porcentaje, aunque a nivel mundial se establece muy bajo, en torno al 2,5 por 100. Vamos a aceptar que aquí sea mayor, pues bien: ahora vamos a tratar de rebajarlo».

Otras fuentes consultadas por TRAFICO también relacionan parte de los accidentes con deficiencias más o menos importantes en el estado de las carreteras. La Federación Nacional Empresarial del Transporte de Autobús considera que «hay una relación directa y clarísima entre la seguridad en las carreteras y el estado de las mismas, lo que no quita para reconocer que hay otros factores también muy importantes que determinan los mismos». Por su parte, la Asociación Española de la Carretera es de la opinión de que «las carreteras tienen una incidencia en la accidentalidad, pero es difícilmente valorable. Nosotros mantenemos la teoría de que hay un porcentaje de puntos negros que dejarían de serlo con unas obras realmente económicas». La Organización de Consumidores y Usuarios se queja de que «lamentablemente en los accidentes siempre se culpa a la víctima» para asegurar después que en los siniestros confluyen muchas circunstancias, «entre ellas, sin duda, las del estado de las carreteras».

tran, si descartamos las vías que corresponden a otros entes.

La AEC considera que, efectivamente, la red que ahora pertenece al Estado es, en general, la que mejor está y los propios profesionales del volante también lo atestiguan así (ver recuadro). Francisco Javier Minondo, presidente de la Federación Nacional Empresarial de Transporte de Autobús, opina que «la red, en general, es insuficiente» y se queja del mal estado en algunos casos, «sobre todo en aquellas que no son de primer orden». Alfonso Rodrigáñez, apoderado de Continental Auto, S.A., asegura que «ahora mismo dejan bastante que desear,




*La señalización a veces deja mucho que desear. Otras veces está por los suelos.*

aunque es cierto que hay muchos sitios en los que, por lo menos, dicen que van a arreglarlos. Parece increíble que Madrid, por ejemplo, no esté bien comunicado con el resto de Europa. Porque hay tramos buenos, pero hay algunos...». Para este técnico del volante y la carretera, hay un dato que explica la diferencia que hay entre unas carreteras y otras: «Hacemos trayectos de los mismos kilómetros, por ejemplo, Madrid-Bilbao y Madrid-Santander; pues bien, en el primero invertimos un tiempo de cinco horas, mientras que en el segundo por lo menos seis. Tampoco es comprensible que tardemos hasta dos horas en llegar a Toledo. Pero es así».

**De mal en mejor**

A juicio de Enrique Balaguer, «el nivel de calidad de la red principal es claramente superior a la red autonómica y la de las diputaciones».

Pese a este malestar latente en el ambiente, malestar y situaciones constatables que no ocultan ni desde la propia Administración Central ni desde los propios entes autonómicos, hay un denominador común en todas las personas consultadas por esta revista: la situación de la red, en términos globales, es mala, es claramente insuficiente para el volumen de tráfico que soporta, pero es evidente que el bache en el que estábamos sumidos se está superando, o mejor, se ven perspectivas de superación.



# LAS QUEJAS DE LOS PROFESIONALES DEL VOLANTE

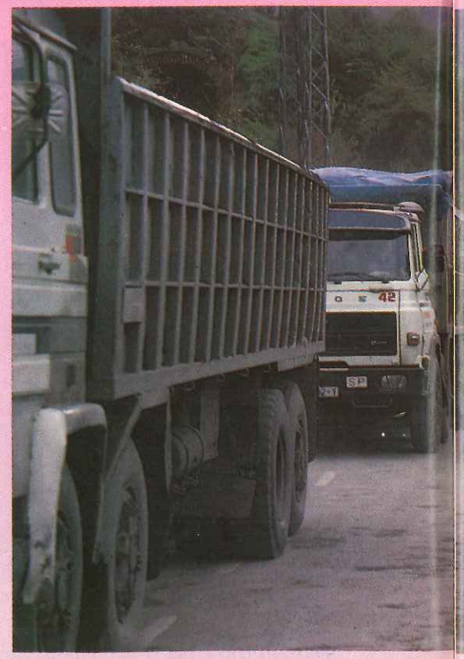
Cientos, miles de kilómetros sobre sus espaldas; muchas horas de sueño perdidas —el tacógrafo es reciente por estos lares— y muchos sustos compartidos con esa su eterna compañera: la carretera. Son los profesionales del volante. Son esos conductores que trasladan mercancías o viajeros de un lado para otro, de rincón en rincón, de la playa a la montaña, del pueblo más inhóspito a la ciudad —locura por excelencia—. «Evidentemente —dice uno de nuestros interlocutores— nosotros sí conocemos nuestros caminos.»

Antonio López, un almeriense de cincuenta y dos años y veintitrés en esto, que a él le gusta denominar como «transportista», considera que las carreteras están «malas, bastante malas. Yo trabajo fundamentalmente en Andalucía y quedan muchas carreteras demasiado estrechas y muy mal conservadas, sobre todo por la circulación que soportan». Pascual Villegas, natural de Daroca, treinta y tres años y ya doce luchando diariamente con un camión de no sé cuántos ejes, se ha recorrido todo el país «transportando lo que caiga, da igual». Para él, «no se puede hablar de que todo esté muy mal, porque hay zonas buenas. Galicia y Andalucía, eso sí, tienen carreteras muy malas».

Eloy Martín pasa su jornada laboral llevando viajeros por pueblos cercanos a Madrid y se conoce al dedillo los baches de cada tramo, la curva mal peraltada y el firme deslizante; que si la carretera entre Guadalajara y Alcalá de Henares y Torrelaguna, que si Fuente del Saz hasta Torrelaguna, que si Torrelaguna-Algete, que si la zona de Rascafría, que si Montejo... «Algunas las están ensanchando, pero las curvas las dejan. Fíjese cómo serán que en algunas de ellas se ha corrido el rally de peligrosidad...»

El jefe del taller de Continental-Auto «está cansado —según dice— de revisar los coches que van "por las rutas malas". ¿Que si se nota cuando un coche va por buenas carreteras y por malas? Le voy a contar un detalle: las ruedas, que vienen durando unos 150.000 kilómetros, no llegan a los 80.000 en los autocares que van por carreteras secundarias. Y permítame otro: los coches que van por esas rutas hay que mirarlos a fondo todos los días; o mejor, un día trabajan y otro tienen que pasar por el taller».

De parecida forma opina Juan Borrallo, un extremeño afincado en Madrid que lleva ocho años —sólo tiene treinta y dos— repartiendo patatas por donde mejor se las compran y comprándolas donde mejores y más baratas se las dan. «De las nacionales a las otras hay una notable diferencia. Pero hay algunas donde o vas a sesenta o



desguazas el coche: estrechas, llenas de baches, sin pintar, mal señalizadas. Para mí en el norte es donde mejores carreteras tienen y las de Andalucía también las podrían salvar; al menos las que yo conozco.»

Los hay que evitan ir por carreteras secundarias «porque se me aflojan todos los tornillos». Este madrileño, vecino de Móstoles, que se llama Angel Bucero, dice que «hay de todo, pero en general creo que son malas. Las generales están bien, pero deberían ser el doble de anchas».

Todos coinciden en el coste que el peso de sus camiones o autobuses por carreteras «no muy buenas» supone tanto para el vehículo como para sus bolsillos. «Tienes un descuido y te metes en un bache y ¡zas!, adiós ballesta. Vamos, que haces el mes», dice Pascual Villegas. O como asegura Eladio Valcárcel, «la cantidad de elementos del coche cuya vida se acorta por culpa del estado de los firmes: que si las suspensiones, que si los soportes del motor. Y no hablemos de la carrocería: no necesitan demasiado tiempo para hacer ruido por todas partes». Y, naturalmente, no podía faltar el apartado del consumo, aunque ahora esté a la baja: el gasto de gasoil dicen que se nota bastante. En una ruta un poco larga puede haber una diferencia de hasta 20 litros o más, «que ya es diferencia», asegura Eladio Valcárcel.

«Las ruedas se van como no se puede imaginar nadie. Y si tenemos en cuenta que una sola rueda de un camión viene a costar unas 65.000 pesetas, calcule», asevera Antonio López. «Sí, sí, las ruedas las comes en las carreteras malas —asegura Pascual Villegas— y así ocurre con muchos otros elementos del vehículo.»

Estas opiniones negativas y coincidentes cambian de tono, y también son parecidas, cuando hablan de la evolución de la red. Juan Borrallo asegura que «están empezando a arreglar muchas, pero lo que hace falta es que terminen las obras, que también son una molestia». Bucero cree que «algo se está haciendo» y Antonio López es más rotundo: «Se están arreglando y bastante. Se nota». Prácticamente igual piensa Villegas: «No se puede negar que últimamente están mejorando mucho. Ir a Galicia hace siete u ocho años era una auténtica odisea, morirte; y hoy, aunque todavía muy mal, se puede intentar».

Y la anécdota: todos habíamos oído hablar de asientos y hasta televisores y hasta vídeos descolgados en esos autocares-salón-discoteca de cine-WC- hotel de tres estrellas. Era menos conocida la pérdida de motores por autocares que un mal día metieron la rueda donde no debían...

No se puede decir que las carreteras sean tan malas por las colas que puedan producirse en unas fechas concretas, pues no es un problema español sino mundial. Hacer carreteras que en ningún momento soportaran estos atascos sería superdimensionar las vías y la inversión sería entonces muy superior a la que corresponde a una decisión racional económicamente hablando. Consideramos que con la inversión que se va a llevar a cabo con el Plan General será suficiente, a poco que se mantengan esas inversiones (mucho mejor si se aumentan) para que en un período de unos cinco años se note sensiblemente un cambio. Aunque es obvio que hay mucho que hacer en la red de carreteras.

Para José Antonio Artero, vicepresidente de la Asociación Española de la Carretera, «las carreteras están empezando a dejar de estar tan mal». Esta organización considera que el problema fundamental ha sido que durante mucho tiempo «ha habido dotaciones tercermundistas» y que eso nos ha relegado a la situación actual. Una situación que a juicio de esta asociación sólo puede solucionarse con unas inversiones que van desde los cerca de un billón para la red del Estado, un billón en las autonómicas y 330.000 millones en las correspondientes a las Diputaciones. En total, 2,346 billones de pesetas en unos ocho años. Un presupuesto que, peseta arriba peseta abajo, millón más o menos, coincide básicamente con las inversiones que en carreteras se van a llevar a cabo en los próximos años entre la Administración Central y las administraciones autonómicas.

**Peor que en Europa**

Nuestra situación con respecto a Europa es claramente desfavorable, aunque hay coincidencia en que, como dicen en el MOPU, el Plan General «nos pondrá a un nivel muy estimable en Europa occidental». «No obstante —según recalca Balaguer—, hay que tener en cuenta que en Europa hay grandes diferencias. Yo podría decir que somos el sexto país del mundo en autopistas por número de kilómetros, pero eso no es exacto si tenemos en cuenta los

*Las buenas carreteras, a las que no estamos muy acostumbrados, cada vez son más habituales: buenos firmes y perfectos trazados.*

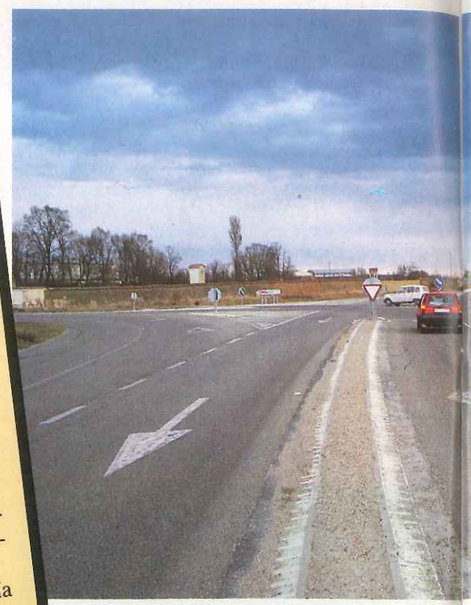
## Tecnología del tráfico para la carretera

Adaptar las carreteras a las necesidades del tráfico requeriría en ocasiones inversiones tan fuertes y proyectos tan complicados que los haría prácticamente inviables. Sin embargo, hay situaciones que pueden solventarse por otras vías que no sean las de la ingeniería civil, sino por la denominada «ingeniería del tráfico». Es decir, aprovechar al máximo las carreteras o tramos existentes para hacer de una zona congestionada un punto más o menos fluido. ¿Cómo se consigue eso? Fundamentalmente, con las más sofisticadas innovaciones técnicas, gracias a los medios informativos y electrónicos.

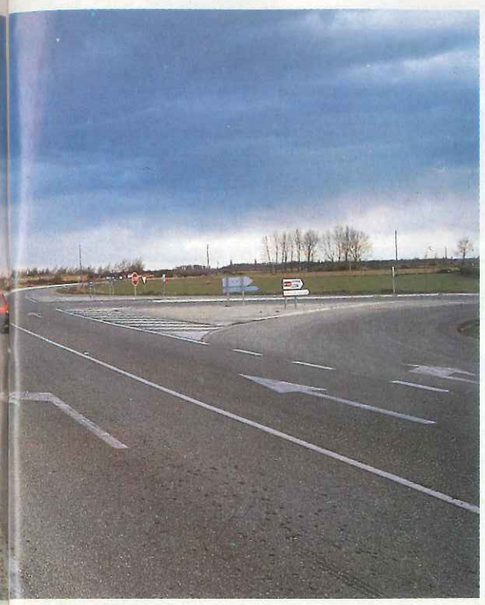
Apoyada en medios y equipos electrónicos, la informática se encarga de casi todo. A través de «inteligencias artificiales», que han sabido captar las miles de situaciones posibles que se pueden plantear en cualquier momento en un punto cualquiera de cualquier carretera de nuestro país, se pueden programar soluciones concretas. Unas soluciones que luego pueden ser visualizadas y que permiten, además, saber lo que se está haciendo en cada momento, cómo se está haciendo, dónde y por qué se está haciendo. Naturalmente, se presta a modificaciones. Es lo que técnicamente se llama «señalización variable-circunstancial».

Esta tecnología aplicada al tráfico, que en nuestro país cada día está cobrando más auge y que para la Dirección General de Tráfico supuso una inversión de muchos millones el pasado año y el actual, se aplica ya a situaciones como el carril reversible, los controles de acceso en algunas grandes ciudades, desvíos, señalización de circunstancias especiales en algunos puntos, como nieve, hielo, agua o accidentes, regulación de travesías o intersecciones semiactuadas o totalmente actuadas.

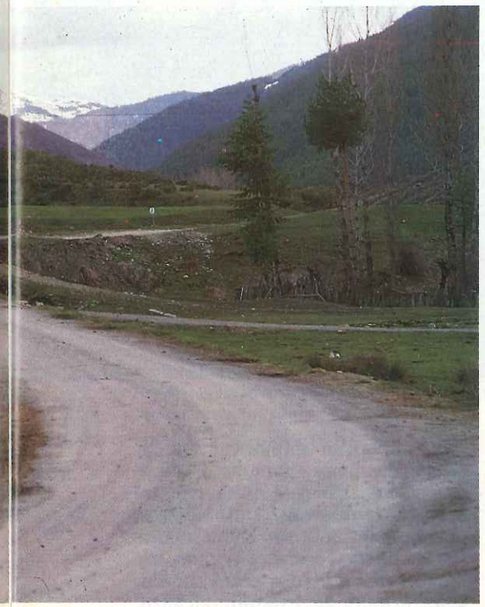
Esta aplicación de las nuevas tecnologías al tráfico supone también el poder actuar más rápidamente y poder informar, casi puntualmente, a los propios usuarios de las carreteras de las posibles novedades que se producen en las mismas, sobre todo en situaciones muy concretas como las operaciones salida y retorno en períodos vacacionales.



*Los 800.000 millones del Plan General de Carreteras comienzan a notarse.*



*Todavía hay caminos que reciben el nombre de carreteras. Un peligro, sin duda, para la seguridad vial.*



índices relativos —superficie, población, etcétera—, lo que nos coloca por debajo de otros países. Por otro lado, tampoco tenemos una red completa de autopistas, sino determinados tramos aislados.» Sin embargo, se confía en que los 3.250 kilómetros de autovías previstos para los próximos años formarán una malla cerrada y completa, «que en muchos tramos va a dar un nivel de servicio muy bueno».

En cualquier caso, hay coincidencia en que el problema de las carreteras españolas no es tanto de cantidad como de calidad. AEC piensa que la malla es «suficientemente densa y tupida» como para que, mejorándola consigamos una buena red. Fenebus no piensa igual: «Tardaremos en recuperar el tiempo perdido y desde luego no podemos compararnos con el resto de la comunidad europea. Hacía muchos años que no se hacía nada».

**Falta de inversiones y de autopistas**

Esta falta de inversiones es resaltada por todos los sectores consultados por esta revista. «Las inversiones han sido muy cortas en los últimos años», reconocen fuentes del MOPU. Unas inversiones que no sólo no han ido mejorando —incluso hemos seguido superviviendo gracias a planes tan antiguos como el Redia—, sino que han ido empobreciéndose por el deterioro y, fundamentalmente, por el gran crecimiento en nuestro país del parque de vehículos y el enorme caudal de transporte de mercancías que soportan nuestras carreteras. Unas carreteras en muchos casos deficientes, que, sin embargo, no llevaban a su lado, como fiel compañera, esas autopistas anchas y con trazados perfectos que unen cuanto menos los principales ejes de la mayoría de los países europeos. O, al menos, autovías, la fórmula adoptada por el plan, escogidas según el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo por razones perfectamente justificables.

De haber optado por las autopistas nos hubiéramos ido a unas inversiones mucho más elevadas que hubieran impedido llevar a cabo un programa de conjunto. Ahora, con las autopistas actuales y con las autovías, que funcionalmente en muchos puntos serán auténticas autopistas, así está todo programado, vamos a contar con una importante red de vías rápidas y de gran seguridad. Alcanzaremos un nivel estimable, pero no el que ahora puedan tener Alemania o Francia.

Estos planes de carreteras que, como hemos explicado en números anteriores, dotarán a nuestro país de unos ejes rápidos de los que hasta ahora carecemos, irán acompañados por planes autonómicos, a cargo de las distintas comunidades, y que servirán para mejorar paralelamente esa red de carreteras que hasta hace sólo unos años pertenecían también al Estado y cuyo estado, igualmente, deja mucho que desear. Unas transferencias polémicas por cuanto la mayoría de las comunidades se quejan

## Así están los firmes

La Asociación Española de la Carretera ha llevado a cabo un estudio en profunidad sobre los firmes de las carreteras en todo el país, trabajo que realizó por primera vez durante el pasado año y que repetirá de aquí en adelante. Según se desprende de este primer análisis, el estado de las carreteras que hoy pertenecen al Estado se puede considerar de aceptable, peores las de las autonomías y bastante deficientes las dependientes de las diputaciones.

En la red del Estado, las peores carreteras están en Cantabria, donde los defectos advertidos ocupan una superficie mayor del 40 por 100. Gran parte de las comunidades tienen unas deficiencias en el firme, que van del 20 al 40 por 100, y se escapan de este estado las de Murcia, Andalucía, Madrid y Castilla-La Mancha. Las mejores, cuyos defectos no llegan al 10 por 100, son las valencianas.

Por lo que respecta a la red autonómica, las peores vías son las del Principado de Asturias y les siguen (del 20 al 40 por 100 de deficiencias) las de Galicia. Con una variación de defectos que van del 10 al 20 por 100 están las de Extremadura, La Rioja, Madrid, Valencia, Murcia y Castilla-La Mancha.

En cuanto a las correspondientes a las diputaciones, las peores son las de Galicia, Baleares, Andalucía y, sorprendentemente, las catalanas.

Estos resultados se han determinado tras analizar más de 2.600 puntos o tramos de 100 metros, elegidos por ordenador y 60 por provincia, es decir, 20 por cada uno de los tipos de carreteras. En el impreso en el que se anotaban los datos se apuntaba la extensión y gravedad de los siguientes deterioros: grietas en las rodadas, roderas, deterioro estructural, deterioro superficial, deterioro del borde, bacheos, baches, grietas reflejadas y deterioro del arcén.

del mal estado en que han recibido las mismas. Unas transferencias que, sin embargo, se consideran «positivas», tanto a nivel de Administración central como a nivel autonómico e, incluso, por parte de entidades privadas y los propios profesionales. El MOPU piensa incluso que la red que antes dependía directamente de él, unos 80.000 kilómetros, «era excesiva y la descentralización favorecerá la mejora de esa red. Era un porcentaje muy alto comparado con otros países. Ahora está mucho más centrada la red de carreteras estatal con los 20.000 kilómetros que nos quedan, con los itinerarios fundamentales de larga distancia. La red transferida puede ser mucho mejor gestionada por las comunidades que por el Gobierno central, aunque los primeros años serán difíciles».

No obstante, las comunidades se lamentan y no paran del cómo han recibido estos viales. Desde José Luis Romero, director de la oficina del Plan General de Carreteras del Gobierno andaluz, que piensa que «las carreteras que hemos recibido son muy buenas, pues los ejes principales estaban poco acondicionados», pasando por los canarios, cuyo director general de Obras Públicas, Julio Guigou, que sólo califica de buenas las de Fuenteventura y cataloga el resto entre el rotundo «muy mal» y el «regular»; Angel Arazonamena, consejero de Obras Públicas del Gobierno cántabro, habla de que «mal, aunque también las hay buenas»; Manuel Niño, responsable de Obras Públicas de Castilla-León, asegura que «no están adecuadas a las necesidades» y su homónimo de Castilla-La Mancha, que es más rotundo: «Buenas hay pocas», sin dejar de lado a los catalanes, cuyo responsable de carreteras, Jaime Amat, dice que «sólo regular; en una calificación de cero a diez no pondría más de un seis».

Todas ellas coinciden en plantear los mismos problemas para sacar adelante esta preocupación recientemente transferida: la falta de dinero para hacer «camino al andar». Y ya se sabe que hacer carretera no es precisamente barato. No obstante, en las previsiones de la mayoría de las comunidades hay importantes cantidades de dinero para arreglar las carreteras y tienen previstas inversiones fuertes que cambiarán la fisonomía de sus nuevas carreteras, a un ritmo que pretende ser parejo con el que llevarán los kilómetros de red que se quedó para sí el Estado.

*La mala señalización ha necesitado, a veces, de cambios rotundos y drásticos.*

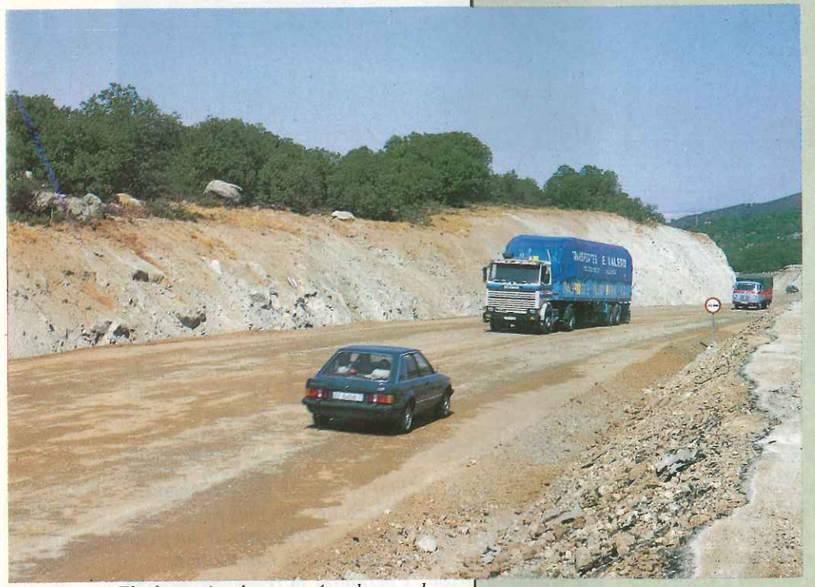
*Las autonomías han recibido muchas carreteras, pero buena parte de ellas necesitadas de mejoras urgentes.*

En Andalucía se quejan, fundamentalmente, de problemas de trazado y conservación y aseguran ser «bastante ambiciosos». Tienen en perspectiva acabar con las desigualdades existentes. En Canarias, donde el Estado no se ha llevado para sí ni un solo metro de carreteras, con los problemas que ello conlleva, tiene sumido al cabildo insular en un conflicto con la Administración Central que esperan resolver a su favor: «Mientras tanto, nos dedicaremos a conservar y mal». Incluso piensan como alternativa, según ha sabido TRAFICO, poner un impuesto especial de la gasolina, «para sacar dinero». En Castilla-León se dan un margen de diez años para adecuar las carreteras a las necesidades reales de la región, circunstancia que se repite en Castilla-La Mancha, donde se esperan alcanzar «condiciones dignas en un periódo de tiempo breve».

Por lo que respecta a Cataluña, donde se piensa llevar a cabo fuertes inversiones en los próximos años y donde se han invertido importantes sumas en los últimos —algunas polémicas como el túnel de Cadí—, se muestran satisfechos de las transferencias y consideran que será positiva esta regionalización de la red.

En cuanto a las carreteras dependientes de las diputaciones, su estado se puede considerar peor que la general, incluso que la autonómica y, según parece, también aquí se harán fuertes desembolsos económicos que mejorarán sensiblemente su estado actual. Si nuestros datos no están equivocados, hay provincias donde se doblarán las inversiones del año anterior, como es el caso de Alicante, donde se pasará de los 254 millones del 85 a los 500 de éste; Lérida, donde se pasará de los 447 a los 1.957; Menorca, de 24 a 88; o Zaragoza, de los 302 a los 605. En general, cuanto menos, se mantendrán las inversiones, salvo algunos casos. Ya saben, siempre ha habido diputaciones ricas y diputaciones pobres. Como siempre ha habido carreteras ricas y carreteras pobres. «Con la recaudación que en esta materia recibe la Administración sería lógico que los automovilistas recibieran más» asegura el presidente de OCU, Carlos Sánchez Reyes. No obstante, reconoce que «algo se está mejorando».

En definitiva, una red de carreteras que todavía deja muchó que desear pero que, quizá, porque se ha puesto de moda, va camino de mejorar a pasos bastante dignos. Miles de millones costará esta mejora, que, sin duda, merecerá la pena.



*El denominador común de muchas carreteras son las obras.*

## La carretera, en los tribunales

Ofrecemos aquí, sin otra intención que el simple testimonio, tres sentencias del Tribunal Supremo, favorables a ciudadanos que reclamaron indemnizaciones por daños y perjuicios, como consecuencia de accidentes producidos por el mal estado de vías públicas.

● El 16 de noviembre de 1975, la Sala Segunda de lo Contencioso Administrativo dictó sentencia en favor de doña Adelaida R., que solicitó una indemnización de daños y perjuicios de 1.500.000 pesetas, por fallecimiento de su esposo con ocasión del accidente de circulación ocurrido al colisionar la motocicleta que conducía con un vehículo, como consecuencia de haber perdido la dirección de la moto al encontrarse con bache profundo en la carretera N-525.

La reclamación había sido desestimada por el Ministerio de Obras Públicas, que también desestimó el recurso de reposición.

Interpuesto recurso contencioso-administrativo, fue estimado por el Tribunal Supremo, que declaró la responsabilidad del Estado como consecuencia del fallecimiento del esposo de la recurrente y el derecho a que ésta fuese indemnizada en la cantidad de 937.000 pesetas.

● El 3 de marzo de 1977, la Sala Tercera de lo Contencioso-Administrativo sentenció, también, en favor de don Antonio L. C., que había solicitado indemnización de los daños y perjuicios sufridos a consecuencia de un accidente de circulación en el punto kilométrico 511,800 de la carretera N-VI, Madrid-La Coruña. El Tribunal Supremo rechazó las alegaciones de inadmisibilidad opuestas por el abogado del Estado, declarando que el accidente tuvo por causa el mal estado, con falta de señalización, de la carretera Madrid-La Coruña, así como la falta de adopción de medidas oportunas en relación con tal situación, por lo que la Administración está obligada a indemnizar al recurrente con la cantidad de 105.398 pesetas, en concepto de daños e intereses legales, a partir de la fecha de la reclamación.

En el primer considerando de la sentencia se señala que la vía se hallaba en mal estado por derramamiento sobre ella de gran cantidad de alquitrán, procedente de una casilla de peones camineros.

● El 30 de septiembre de 1982, la Sala Cuarta de lo Contencioso-Administrativo dictó sentencia favorable a doña Natividad Rosario M. B., y otros, contra acuerdos de la Diputación Provincial de Soria, que no habían atendido sus peticiones de indemnización por el fallecimiento en accidente de tráfico de don Francisco R. R., reclamación basada en defectos de señalización en la carretera en que ocurrieron los hechos.

El fallo de dicha Sala condenó a la citada Diputación al pago de tres millones de pesetas por la muerte del señor R. R., desestimando la reclamación, también deducida, contra la Comisión Provincial de Servicios Técnicos de la misma provincia.

Interpuesto recurso de apelación por la Diputación Provincial mencionada,. el Tribunal Supremo lo estimó, revocando la sentencia apelada y, en su consecuencia, absolviendo a la Diputación de la pretensión formulada y reconociendo el derecho de los perjudicados a ser indemnizados por la Administración Central —Comisión Provincial de Servicios Técnicos de Soria—, en la cuantía de tres millones de pesetas. Según el tercer considerando, el camino vecinal en que se produjo el accidente se había abierto al servicio público, «sin haberse establecido las más indispensables y elementales señalizaciones en puntos peligrosos, como lo era el lugar del accidente: un puente sin pretil ni barandilla a la salida de una curva e inmediato al puente antiguo sin derribar, que podía dar lugar a confusiones en la conducción nocturna, incluso aunque se prestase la debida atención a la circulación».

## A finales de mes, en Madrid, cita decisiva para el sector

JOSE I. RODRIGUEZ

# El Congreso, puesto a punto en Valladolid

***En enero de 1983 se publicaba una orden ministerial para anular otra anterior que modificaba el antiguo Reglamento de Autoescuelas, con lo que comenzaba una etapa de transición para el sector, que está a punto de cerrarse tras la celebración del I Congreso de la Enseñanza de la Conducción. La consolidación del sector va a ser posible porque él mismo se está autoorganizando desde abajo; ha participado en la elaboración del nuevo reglamento y ha sabido recoger el llamamiento de la DGT para protagonizar directamente la solución y racionalización de sus problemas, con voz y voto. Malladolid, donde se han celebrada unas Jornadas previas al Congreso, ha sido un hito más que pretende cristalizar un proyecto conjunto de los profesionales de la enseñanza de la conducción y la Administración, y permitirá la redacción de una normativa y la aplicación de unas decisiones que emanen de las necesidades expresadas por los propios interesados. Otras jornadas se van a celebrar en diversos sitios, entre ellos, el 20 de mayo en Santiago de Compostela, con asistencia de alrededor de 300 profesionales de toda Galicia.***

El pasado 19 de abril se celebró en Valladolid una Jornada Regional previa al I Congreso Nacional de la Enseñanza de la Conducción —previsto su desarrollo en Madrid los días 30 y 31 de mayo—, organizada por la DGT con la colaboración de las entidades profesionales y sindicales del sector de autoescuelas.

Más de trescientos profesionales de Asturias, Avila, Burgos, Cantabria, León, Palencia, La Rioja, Salamanca, Segovia, Soria, Valladolid y Zamora debatieron y esbozaron, en una sesión muy apretada, las primeras soluciones que, tras el Congreso de Madrid, consoliden y sitúen la enseñanza de la conducción, y al sector que la imparte, en su verdadera dimensión de dignidad y efectividad.

En esta Jornada se expusieron varias ponencias, algunas de ellas elaboradas expresamente para esta reunión y otras de cara al Congreso de Madrid, y un elevado número de cuestiones puntuales formuladas individualmente a lo largo de la sesión.

El primer interviniente —José Basirio Morán, director y profesor de Valladolid— estableció la necesidad de que la conducción se apoye en una adecuada preparación, dentro del marco de la seguridad vial, y control por parte de la Administración. Asimismo señaló que es necesario tanto un perfeccionamiento constante de los profesores como de las pruebas de los exámenes, y que habría que llegar a una mejor compenetración entre profesores y examinadores. Por último, indicó que había que dar mayor importancia a las autoescuelas, una intervención más directa en el proceso de la enseñanza y potenciar su imagen ante la opinión pública.

A continuación intervino Emilio Ruiz, por la provincia de Soria, después de afirmar que la autoescuela tiene que encontrar su viabilidad dentro del marco en el que se desenvuelven otras empresas de servicios, finalizó su intervención diciendo, como resumen, que la Administración debe de algún modo premiar la buena enseñanza distinguiendo a aquellas autoescuelas que han superado unos mínimos en relación con los alumnos que presenta y que determinaría una altura, la búsqueda del máximo beneficio empresarial dentro del marco de la calidad de la enseñanza.

ma «Cupo de alumnos para exámenes en escuela de dos profesores, uno de los cuales desempeña el puesto de trabajo a tiempo parcial». Para este ponente, el criterio seguido en la asignación de cupos es discriminatorio respecto a centros con tres o más profesores, e igualmente respecto a los directores, ya que éstos pueden ejercer como tales en más de una autoescuela. «Por otra parte —siguió diciendo—, no evita el intrusismo y causa perjuicios económicos.»

Vicente Martínez García, de León, desarrolló la ponencia «La escuela como centro docente». Puso de relieve los siguientes aspectos: la necesidad de una preparación apropiada y comprobada del profesorado; mentalizar a los futuros conductores de la responsabilidad que van a adquirir y de que es mejor aprender a conducir que a pasar un examen; el riesgo que entrañan las clases prácticas y el exceso de horas impartiéndolas; lo ilógico de los exámenes libres; revisión por la DGT de los textos que se utilizan para la enseñanza; posibilidad de que los profesores intervengan en la calificación; desacuerdo con el establecimiento de un porcentaje máximo de suspensos en el práctico; exigencia para los profesores nuevos de una prueba cultural elevada; no exigencia del título de director; exigir, al revisar los permisos de conducir, un certificado expedido por una autoescuela de estar actualizado en Normas, Señales y Educación Vial.

JOSE I. RODRIGUEZ

*Más de trescientos profesionales del sector de autoescuelas participaron en Valladolid en la Jornada previa al I Congreso Nacional de la Enseñanza.*

### El problema del IVA

Por su parte, Angel Rodrigo Sánchez, también de Soria, hizo hincapié en lo gravoso que resulta el IVA para las autoescuelas y la conveniencia de que un representante del Ministerio de Economía y Hacienda estuviera presente en el Congreso de Madrid. Igualmente, sugirió que los vehículos de la 3.ª categoría, por su elevado coste, pudieran destinarse además a otro tipo de actividades y protestó por la convocatoria de cursos para profesores de Formación Vial para personas ajenas a la profesión. Posteriormente se refirió a los exámenes teóricos y prácticos y la forma de realizarlos.

Por la provincia de Burgos intervino Emiliano Millán Valtierra, con el tema que la DGT mantuviera sus funciones en cuanto a los exámenes. En cuanto a la autoescuela como empresa pidió un convenio colectivo nacional; combatir el alquiler de títulos; precios mínimos y máximos; unificación del tiempo de duración de cada clase, y aclaración de los conceptos de matrícula, inscripción, renovación y tramitación. En cuanto al reglamento señaló que lo mejor de él es su constitucionalidad, aunque es mejorable. Según el ponente cántabro, para ser profesor se debería pedir el título de Formación Profesional de 2.º grado, por exigirlo así la realidad del país. Defendió el actual examen integrado, porque se enfrenta al alumno con la realidad del tráfico. En cambio, consideró que era vejatorio para el profesor la exigencia de un cupo mínimo de aprobados. En cuanto al material docente que exige el reglamento, consideró que era más que suficiente.

### Autoescuelas y DGT, en sintonía

Antes de que Estrella Rivera, consejera técnica de Formación Vial de la DGT, pasara a contestar las ponencias, el director general de Tráfico dio un avance de los temas que el organismo tiene en cartera y que, de alguna manera, sirven de anticipo a las propias peticiones y sugerencias que se expondrán en el Congreso de Madrid.

Anunció la asistencia al mismo del subdirector general de Enseñanza Media para responder al tema, planteado en numerosas ponencias, del reconocimiento oficial de la titulación profesional de los profesores. Informó de las negociaciones que se están llevando a cabo con el Ministerio de Educación para lograrlo y para que se convaliden los cursos de reciclaje con el título de Formación Profesional de Primer Grado. Incluso estimó que en un futuro sería ideal la equiparación de Segundo Grado.

Por otra parte, señaló que se quiere introducir la Educación Vial en las Enseñanzas Medias y no sólo en la EGB, donde ya es obligatorio. Para

ello se negocia con la Subdirección de Enseñanzas Medias la realización de actividades extraescolares, que desembocarían en la obtención de licencias para conducir ciclomotores. «Justamente ahí es donde podría tener vigencia la figura de las escuelas concertadas y la impartición, por los profesores de autoescuelas, de clases prácticas en las viejas pistas de exámenes de la DGT, utilizando material aportado por los fabricantes de ciclomotores.» La participación del profesor en este campo sería total y ellos mismos certificarán que el alumno ha pasado con aprovechamiento las clases sin que fuera necesario el examen. En este sentido serían precisos unos estrechos contactos a nivel provincial entre profesores, examinadores y animadores cualificados, que podrían dar lugar a una posibilidad futura de que otros permisos o pruebas determinadas se realizaran por este procedimiento.

Desde el punto de vista pedagógico, destacó el interés que para la DGT suponía establecer en la sociedad un escalón, mediante las autoescuelas, para introducir al ciudadano en el mundo del tráfico con el convencimiento del uso de los elementos de seguridad, «a través del uso de un vehículo —el ciclomotor— más manejable, que circula a velocidades limitadas y que puede convertirse en más seguro, precisamente a partir del uso obligatorio del casco».

La creación del Centro de Investigación de la Conducción en Móstoles permitirá investigar en los problemas de la enseñanza, tanto del aspirante a conductor como de la preparación de profesores y examinadores. En este sentido, el director informó del estudio de fórmulas de participación del sector de autoescuelas en este campo de la investigación.

Anunció, por último, la próxima consecución de una campaña publicitaria, coincidiendo con la celebración del Año Europeo de la Seguridad Vial y del Congreso sobre la Enseñanza de la Conducción, que destaque la labor de los profesionales que colaboran honestamente en la enseñanza de la conducción. «Hay que mostrar la cara limpia que el sector mayoritariamente tiene; y se ha puesto alto el listón para que los profesionales se sientan motivados y aún lo eleven más.»

**Multitud de aspectos revisables**

En la contestación a las diversas cuestiones planteadas en las ponencias se tocaron, entre otros, los siguientes puntos:

- En cuanto al IVA, se informó de que la DGT, aun cuando estaba de acuerdo en que a las autoescuelas habría que aplicarles la tarifa mínima, había hecho consultas al respecto con resultados negativos. No obstante, se había contemplado la posibilidad de que un representante del ministerio correspondiente estuviera presente en el Congreso de Madrid.
- Sobre la necesidad de que los profesores tuvieran acceso a los cuestionarios del teórico, se indicó que se estaba ultimando un manual que recogía los «tests», pero al mismo tiempo se expresó el peligro de que los mismos se utilizaran exclusivamente como material didáctico.
- En cuanto a la libertad absoluta de los «cupos», se indicó la posibilidad que tenía la DGT de atenderlos incrementando su personal, pero que ello podría llevar a una competencia desleal y que el actual sistema era el mejor para estabilizar la demanda. Aunque, en breve, los cupos no vendrán condicionados tanto por las plantillas de examinadores como por el número de alumnos que pueda preparar por término medio un profesor, de acuerdo con el Reglamento de Autoescuelas, la reglamentación laboral y los convenios del sector.

JOSE RUBIO

*Cantabria presentó una ponencia en la que consideraba vejatorio para el profesor el establecimiento de un «cupo» mínimo de aprobados. Sin embargo, aunque mejorable, consideró que el actual reglamento es bueno.*

- Por lo que se refiere a las peticiones para que existiera un contacto más estrecho entre examinadores y profesores, se recordó que estaba en vigor una circular, desde hace dos años, que recogía y propiciaba esa posibilidad.
- Respecto a las tasas, se señaló que servían para retribuir un servicio de alto costo como es el informático y que, no se podía primar el suspenso disminuyendo su importe a medida que se renueva la documentación.

Además se recogieron, entre los asistentes a la Jornada, un elevado número de planteamientos individuales a los que igualmente se les fue dando respuesta. Así, se indicó que podría ser muy positivo revisar los conocimientos de los conductores, aunque ello originaría una gran carga social. Por lo que se refiere a la proliferación de autoescuelas, su impedimento sería anticonstitucional. Respecto a que los «tests» deberían estar expresados de una forma muy clara, se señaló que se había hecho un estudio en una provincia, del cual se habían corregido una veintena de palabras que podían tener cierta complejidad de comprensión.

Otra cuestión planteaba que el alumno debería pasar más tiempo en la autoescuela y que su gravamen económico se podría solucionar mediante una subvención. En este sentido, se informó que eso se estaba llevando a cabo en sectores deprimidos de población, pero que generalizarlo llevaría a que cada ciudadano pagara su propia subvención. Sobre la figura del director de autoescuela, se indicó que el Congreso de Madrid debería establecer definitivamente su posición sobre el mismo.

Otra pregunta muy generalizada era la de si era posible establecer unas tarifas mínimas y máximas, a lo que respondió que las consultas que se habían hecho ante los responsables de Hacienda indicaban que no era viable.

Por último se informó que se estaba estudiando un sistema que permitiera una comunicación por radio con los aspirantes al permiso de motocicletas de gran cilindrada para que éstos pudieran realizar los exámenes de circulación abierta. Algo que quedó muy claro, a la vista de las muchas cuestiones planteadas, es el enorme interés que tiene la realización de este Congreso, en el que los profesionales del sector y la Administración buscarán alternativas que puedan incluso convertirse en perfeccionamiento de la normativa existente, de cara a lograr un más alto nivel de la enseñanza y un incremento de la seguridad vial en nuestra sociedad.

**José Ignacio RODRIGUEZ**
(enviado especial)



# Tráfico DEL MOTOR

«Diseñado para el futuro», «Fascinante», «Siempre en cabeza», «¡Y mira cómo miran!», «Para despegarse del resto». Estos son algunos de los «slogans» que leemos o escuchamos varias veces incluso a lo largo del día. Pero, hagan la prueba, ¿sabrían asignar cada una de estas frases al modelo o, cuando menos, al fabricante del vehículo en cuestión? ¿Lo consiguen? Seguro que no. Y es que estamos ante el «boom» de la publicidad de automóviles.

## *El «boom» de los anuncios de coches*

# LA PUBLICIDAD MAS "STRESSANTE"

Los fabricantes de coches empezaron a preocuparse seriamente de la «imagen de fábrica de marca» a partir de la crisis de los primeros años 70. Antes había poca oferta y poca elección, y los escasos modelos que se producían salían prácticamente vendidos de fábrica.

Esa «imagen de fábrica» empieza a ser fundamental cuando la oferta es amplísima y los modelos que se fabrican cubren un enorme espectro donde resulta difícil elegir.

Un coche se compra a partir de un principio racional (necesidades familiares, de transporte de mercancías, etcétera). Esa parte racional en la compra de un automóvil suele venir acompañada de una parte emocional, y ahí es donde actúa la publicidad.

El comprador ya ha elegido qué tipo de coche necesita. Ahora deberá decidirse por un modelo. Posiblemente recuerde un «spot» que vio ayer en televisión del coche A, en el intermedio de «Falcon Crest», o tal vez se le ha quedado grabada una foto del interior del modelo B, con una tapicería maravillosa. O a lo mejor hace un momento ha leído en el periódico un anuncio que habla de que el modelo C tiene elevalunas automático. Esa parte emocional es la que en muchas ocasiones hace que el comprador se decante por un vehículo u otro.

**Compra racional, compra impulsiva**

De ahí la importancia de la «imagen de marca». Armando Guerra, publicista de Prieto, Bassatt, Ogilvy and Mather, piensa que existen en la actualidad dos imágenes diferentes de marca: la de los fabricantes de prestigio y la de los fabricantes populares. En el primer grupo se encuentran tres fabricantes y cada uno de ellos destaca en su «imagen de marca» una cualidad especial: Mercedes, el lujo: BMW, la tecnología; Volvo, la seguridad. El segundo grupo abarca las marcas nacionales, que compiten duramente y tienen que vender modelos muy parecidos para un gran público. Cuantos más modelos parecidos en prestaciones y características, más importante es la parte emocional mencionada, y, por tanto, la publicidad se hace fundamental.

Este segundo grupo realiza inversiones extraordinarias, ya no tanto en la «imagen de marca», sino en la campaña publicitaria de un determinado modelo (el lanzamiento).

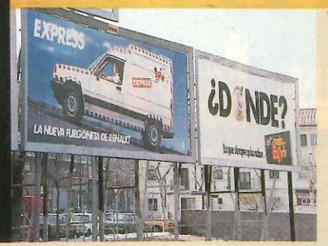
Según Ignacio Martín, sociólogo de Sinapse, una empresa de «marketing» que realiza estudios de imagen para fabricantes de vehículos, un porcentaje superior al 60 por 100 de los compradores españoles de vehículos los adquieren más bien guiados por un impulso irracional que otra cosa. «El que se compra un coche no tiene ni idea —dice— de las características técnicas del vehículo, pero le importa que tenga elevalunas automático o que los embellecedores de las ruedas tengan un diseño original.»

Los publicistas (y los fabricantes) saben que muchos compradores hacen compras impulsivas y no racionales. Aunque no existen compras ciento por ciento impulsivas o racionales, sino que se produce un «mix», una suma de ambas, con predominio de lo emotivo o lo racional. Los publicistas desarían compras impulsivas, mientras que los fabricantes prefieren compras racionales. Aunque, en opinión de Ignacio Martín, «el fabricante se ha dado cuenta de que el factor impulsivo es fundamental». Lo que importa es vender. De ahí que la publicidad sea absolutamente básica.

**VENTAS / INVERSIONES (*) En 1984 POR MODELOS**

| Modelo | Ventas | TV | Revistas | Prensa | Vallas | Cine | Radio | Total | Inversión por unidad vendidas |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Renault 11 | 40.043 | 144.261 | 41.067 | 107.367 | 8.014 | 30.788 | 9.264 | 340.761 | 8.509 |
| Renault 9 | 37.625 | 140.175 | — | 75.817 | 7.525 | 529 | 31.531 | 255.577 | 6.792 |
| Opel Corsa | 35.675 | 413.565 | 59.268 | 209.821 | 5.869 | — | 62.923 | 751.473 | 21.064 |
| Peugeot 205 | 30.211 | 181.820 | 49.569 | 114.433 | 17.860 | 16.815 | 45.143 | 425.640 | 14.088 |
| Ford Fiesta | 29.850 | 226.980 | 32.245 | 231.134 | 18.037 | — | 26.234 | 534.630 | 17.910 |
| Renault 5 | 26.062 | 207.964 | 9.142 | 107.750 | 12.214 | 510 | 74.695 | 412.275 | 15.819 |
| Seat Ronda | 25.573 | 206.849 | 16.602 | 169.457 | 11.055 | 44 | 27.092 | 431.099 | 16.857 |
| Renault 18 | 25.519 | 130.614 | 60 | 34.394 | 1.457 | 3.687 | 725 | 170.937 | 6.698 |
| Seat Panda | 23.957 | 96.226 | 208 | 36.450 | 4.848 | — | 9.115 | 146.847 | 6.129 |
| Ford Escort | 21.438 | 176.190 | 14.566 | 72.784 | 9.158 | 716 | — | 273.324 | 12.749 |
| Citroën BX | 19.481 | 294.876 | 23.249 | 77.452 | 6.844 | 4.479 | 64.277 | 471.177 | 24.186 |
| Talbot Hrzon. | 17.621 | 101.925 | 5.392 | 154.359 | 11.815 | — | 21.981 | 295.472 | 16.768 |
| Ford Orion | 17.579 | 146.062 | 17.606 | 75.765 | 3.316 | — | 15 | 242.764 | 13.806 |
| Seat Fura | 15.556 | 149.012 | 1.235 | 57.821 | 7.948 | — | 1.274 | 217.290 | 13.968 |
| VW Passat | 13.471 | 84.250 | 19.120 | 60.292 | 11.797 | — | 1.813 | 177.372 | 13.166 |
| Seat 131 | 13.160 | 65.825 | — | 55.683 | 8.033 | 58 | 1.938 | 131.537 | 9.995 |
| Citroën Visa | 11.348 | 128.125 | 24.834 | 93.273 | 21.144 | 4.032 | 55.401 | 326.809 | 28.798 |
| Peugeot 505 | 9.372 | 144.813 | 44.211 | 35.456 | 5.627 | 168 | 249 | 230.524 | 24.597 |
| VW Polo | 9.024 | 181.153 | 36.573 | 103.350 | 9.915 | — | 13.270 | 344.261 | 38.149 |
| Renault 4 | 7.265 | 80.676 | — | 1.614 | 556 | 123 | — | 82.969 | 11.420 |

(*) en miles de pesetas. Fuente: LINTAS WORLDWIDE.




Las marcas con «imagen de marca» de prestigio no se preocupan de buscar nombres a sus modelos. Piensa Armando Guerra que «el que compra un Mercedes compra marca, el modelo es lo de menos. Eso no ocurre en las marcas populares y por eso se preocupan de encontrar nombres impactantes».

Mercedes, BMW o Volvo llaman a sus coches por un número —normalmente el de la cilindrada del motor—, mientras que las marcas populares buscan nombres para sus vehículos más comerciales. «Renault continúa con los números —dice Armando Guerra— porque ha conseguido una "imagen de marca" extraordinaria. A Seat, Ford, Talbot o Citroën les hace falta nombres que tengan fuerza publicitaria.»

Ford se gastó millones de dólares y tardó más de dos años en encontrar el nombre «Fiesta» para uno de sus modelos de más éxito. Se realizaron sondeos internacionales y al final se escogió ese nombre, de fácil pronunciación en cualquier idioma. «El nombre es tan importante como el coche», opina Ignacio Martín, que añade: «España debería dedicarse, en vez de a hacer tecnología, a comercializar nombres, formas o líneas de diseño, porque valemos mucho para ello. Y, además, los nombres españoles suenan muy bien y nuestra fonética es de fácil pronunciación en cualquier idioma».

Ignacio Martín y su equipo de Sinapse vendieron el nombre «Solara» a Talbot, que buscaba un nombre de fácil pronunciación internacional. Seat olvidó la denominación de sus modelos a base de números y ahora prefiere el nombre de ciudades (Ibiza, Málaga, Ronda, Marbella).

## Lo que dice la CEMT

La Confederación Europea de Ministros de Transportes (CEMT), en su resolución número 46, de 22 de noviembre de 1985, relativa a las «Medidas a tomar a fin de reducir los riesgos de accidentes de los conductores jóvenes», incluye, entre otras varias, la siguiente recomendación dirigida a los gobiernos:

«Estudiar la posibilidad de recomendar a los constructores de vehículos de motor que ellos mismos se impongan restricciones publicitarias, en el sentido de evitar en su publicidad la utilización de "sloans" desfavorables a la seguridad (por ejemplo, información sobre velocidades máximas)».

Para las agencias de publicidad que trabajan con fabricantes de automóviles, la publicidad de vehículos se convierte en la actividad de mayor «stress», porque, según Gonzalo Vázquez Dodero, creativo de Lintas, «en los anuncios de coches se plagia casi todo. Hay que ser un lince, porque lo que haces te lo pueden pisar sin que te des cuenta. Además, otros clientes te dejan trabajar con más tranquilidad, pero los fabricantes de automóviles te exigen muchísimo».

Lo mismo opina Armando Guerra, quien además cree que existe un factor muy negativo a la hora de realizar un anuncio de un determinado vehículo: el miedo del publicista, miedo lógico, porque es mucho el dinero que se arriesga en una campaña publicitaria. «Por eso —dice Armando— se recurre a fórmulas ya conocidas, y los anuncios, no sólo de coches sino de cualquier otro producto, tienden a uniformarse, y son pocos los que se atreven a hacer cosas realmente nuevas.»

Para Gonzalo Vázquez, el problema principal está no en el miedo, sino en los pliegos de condiciones que formulan los clientes: «Los publicistas no somos libres porque tenemos que basarnos en el pliego de condiciones que nos imponen los clientes; que si hay que destacar esto, que si no hay que citar esto otro, que si se tiene que ver el morro del coche, etcétera, y el producto final puede salir limitado por todo esto. No somos libres haciendo comunicación».

Pongamos que ha terminado el telediario de las nueve de la noche. Inmediatamente después aparece en pantalla un coche sorteando obstáculos, derrapando en las curvas, escupiendo barro y desarrollando velocidades de vértigo. A continuación, Stevie Wonder nos dice que no conduzcamos borrachos. En el anterior anuncio el coche que derrapaba en las curvas parecía conducido por un borracho.

Los publicistas defienden su producto y afirman que sus clientes les piden que destaquen (en algunos modelos), sobremanera, la velocidad que puede desarrollar el vehículo. «La publicidad no es dañina —opina Ignacio Martín—; lo peligroso es la información, porque la publicidad, todo el mundo sabe o debe saber, no es más que un maquillaje y sirve para vender un producto. Por tanto, no podemos ser objetivos.»

Según Ignacio Martín, los fabricantes de vehículos prefieren que se haga hincapié en la velocidad y la potencia y no en la seguridad, porque «hablar de seguridad significa hacer notar en el público que conducir implica un peligro. Si dices: este coche es muy seguro, a la gente inmediatamente le llega a la cabeza que en la carretera te puedes matar. Por eso no se debe anunciar citando la seguridad. Eso lo hace sólo Volvo, pero porque esa es su "imagen de marca"».

Gonzalo Vázquez Dodero cree que «es mejor anunciar potencia, porque la potencia implica seguridad».

La Dirección General de Tráfico realiza un control de anuncios televisivos para tratar de evitar abusos publicitarios en lo referente a los automóviles. Gonzalo Vázquez dice que «Tráfico nos ha censurado mucho y hemos tenido que repetir planos de película, ¿y sabes lo que nos cuesta rodar un spot para televisión? Unos 15 millones de pesetas, y eso, si no hay problemas extras de producción».

**Jorge PARRONDO**
**Fotos: Miguel GARROTE**

## Y Piquet, multado por correr

*Nelson Piquet confundió la carretera con el circuito. Se saltó un «ceda el paso» y fue multado. Hasta tuvo el permiso de conducir embargado.*

# Jerez para un brasileño

*Aunque a veces pudo dar esa sensación, el triunfador no se paseó por el circuito de Jerez.*

EL calor parece oxígeno para los brasileños. Las dos primeras citas del Mundial de Fórmula 1 fueron a parar a manos de los dos pilotos de Río de Janeiro. Piquet en «su» Jacarepagua y Senna en nuestro recién estrenado circuito de Jerez, con sol incluido. Ambos perfectos «jockeys» de esos bólidos de no sé cuántos caballos de potencia. Ambos candidatos a un título para dos coches distintos, los Williams-Honda y los Lotus. Dos pilotos y dos máquinas de ensueño —dicen que hay parejas mejores sobre el papel— frente a los McLaren de Prost y Keke Rosberg, los Ligier de René Arnaux y Laffite o los Ferrari de Alboreto y Johansson.

Ha sido la vuelta del campeonato del mundo a España, tras la última prueba disputada allá en 1981. Villeneuve cerró con su triunfo aquella etapa, Ayrton Senna la abre ahora. Con turbo, claro; con mejores coches, con la más moderna tecnología. Cosas que entonces eran un sueño. Y el brasileño no quiso perderse la oportunidad de firmar el primero en el libro de «visitantes ilustres» del circuito. Mandó en los entrenamientos y comandó la «pole position». Y terminó primero. Su «guerra» a ras de suelo con Mansell y Prost le fue favorable. Venció por los pelos, por una cabeza, pero venció. Y se ganó al público. Al poco público que acudió al circuito. Ni el sol de última hora impidió el fracaso. ¡Cuántos podían gastarse un mínimo de 5.000 pesetas o un máximo de 30.000 para los VIP! Una locura sin duda.

Habrá, pues, que preguntarse si es ésta la fórmula de recuperar una gran inversión. Si merece la pena ver un buen circuito —los propios pilotos los reconocen— con sus gradas completamente vacías. ¡Acaso alguien se olvidó de la realidad de Andalucía! Patinazo sin duda. Como patinazo, suponemos que de Bernie

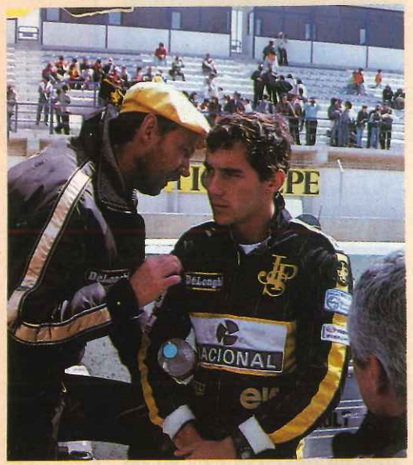
*La salida de los fórmulas resultó tan espectacular y peligrosa como siempre.*

Eclestone y los suyos, al hacer los pases para el circuito con los textos en cinco idiomas pero sin contar con el español. Intolerable, dueño y señor de la Fórmula 1. Intolerable, organizadores. Vergonzoso. Tampoco estuvo muy acertado el alcalde Pedro Pacheco cuando dijo aquello de «hemos destrozado el slogan de Stevie Wonder "Si bebes no conduzcas"». Seguramente que emborrachado de coches, pilotos, tensión o sabe Dios de qué, ni midió la repercusión de palabras tan irresponsables. ¿O quizá se refería y generalizaba con la infracción de Nelson Piquet? El piloto brasileño debió también confundir el bólido con su coche particular. Tras los entrenamientos del viernes, el genial piloto se saltó un «ceda el paso», obligando a frenar bruscamente a varios vehículos.

La Guardia Civil, que controló los

*El brasileño Senna, Prost y Mansell fueron los tres primeros y los protagonistas de las últimas vueltas, con sus continuos cambios de posición.*

*Senna fue el vencedor pero no pudo quitarse la sombra de Mansell durante toda la carrera. En la otra foto estudia la estrategia a seguir antes del comienzo de la prueba.*



accesos al circuito, le multó: 15.000 pesetas. El piloto quiso pagar, pero sólo llevaba dólares en el bolsillo. Como el pago era obligado, al tratarse de un extranjero, y en pesetas, se le indicó dónde podría cambiar. Pese a tener el permiso de conducir enbargado, no volvió. Una rápida gestión con su manager solucionó el entuerto y Piquet pagó. Es decir, el piloto no condujo su fórmula sin carné.

Era la anécdota de un mundial que acaba de comenzar; un mundial que mueve más millones que nunca; un mundial donde hasta las ruedas se cuidan en termos especiales; un Mundial que es un auténtico «banco de pruebas» para los coches; un mundial que vuelve a España y que se pretende llevar a algunas ciudades más al margen de Jerez.

La «guerra» no ha terminado.

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

*Tres españoles, tres triunfadores.*

*Comenzó el mundial de motociclismo*

# PODIO ESPAÑOL

*En 500 c.c., Spencer rompió. Mamola en primer término.*

*Sito Pons no defraudó a nadie.*

*Nieto tomó la cabeza en algún momento.*

Arrancó el mundial de motociclismo. El otro circo. El madrileño circuito del Jarama, pese al mal tiempo, y pese al «puente», se llenó. Más de 100.000 espectadores para ver a los mejores sobre las dos ruedas. Y mereció la pena. Los españoles dieron la talla y los primeros avisos de que este año podemos llegar lejos, lejos. La apoteosis estuvo en la cilindrada chica, en los 80 c.c., que subió al podio a Aspar, Nieto —¿demasiado confiado?— y Herreros, tres «ducados» y tres «derbis». Todo se quedó en casa. Los tres hicieron su «guerra» particular y ganaron de calle la primera batalla. Dorflinger y Bianchi deberán esperar otra oportunidad, aunque no lo van a tener fácil. «El maestro», su aventajado alumno Jorge Martínez «Aspar» (cuando él nació, Nieto ya estaba metido en este mundillo) y otro que va para arriba, «Champi» Herreros, quieren mandar.

También quiere hacerlo Sito Pons. Su comienzo con su nueva Honda fue muy esperanzador. Hizo tercero en 250 c.c., detrás de Lavado (que se había caído en la primera salida, anulada) y Anton Mang, al que intentó pasar al final ante el delirio de su público, todo el Jarama.

En la categoría de los 125 c.c., Gresini fue el vencedor. Sin problemas. Quien sí los tuvo fue Nieto, que tuvo que abandonar ante la desilusión de los miles de espectadores. Bianchi fue séptimo y nuestro Marín detrás de él, que tampoco está nada mal. En los 500 c.c. la sorpresa estuvo una vez más en Freddie «rápido» Spencer. Las catorce vueltas que dio al circuito las hizo a placer, como más le gusta. Mandando. Pero rompió. Su compañero Gardner, con Honda, cogió la cabeza y se la quedó. Las tres Yamahas (las de Lawson, Baldwin y Mamola) no pudieron. Magnífico el español Garriga, que hizo el mejor tiempo para su Cagiva italiana.

# ASÍ VEN

# EL SEAT IBIZA junior 1.2

**NOTA MEDIA: 7,1**

## DATOS TECNICOS

**MOTOR**

**Posición:** delantera, transversal.
**Cilindros:** cuatro, en línea.
**Cilindrada:** 1.198 c.c.
**Alimentación:** carburador monocuerpo.
**Carburante:** gasolina normal.
**Depósito:** 50 litros.
**Potencia máxima:** 63 CV a 5.800 r.p.m.

**TRANSMISION**

**Tracción:** delantera.
**Caja de cambios:** 5 velocidades.
**Embrague:** monodisco en seco.

**FRENOS**

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

**SUSPENSION**

Independiente a las cuatro ruedas.

**DIRECCION**

**Tipo:** de cremallera.
**Diámetro giro:** 10,3 metros.

**RUEDAS**

**Llantas:** chapa, 5 × 13".
**Neumáticos:** 155 SR 13.
**Peso:** 856 kg. **Longitud:** 3,63 m. **z Anchura:** 1,61 m. **Altura:** 1,39 m. **Maletero:** 320 dm. cúbicos. **Precio final:** 903.000 pesetas.

### autopista

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

**Comentario:** La versión Junior del Ibiza, con la reducción de precio que supone respecto al GL, proporcionando prácticamente el mismo equipamiento, presenta mayor competencia para la marca de Barcelona. El excelente motor System Porsche y una buena estabilidad son sus mejores cualidades. Sólo le queda por mejorar la temperatura del habitáculo y rebajar un poco más el peso, con lo que los consumos mejorarían también.

**LO BUENO**

— Relación precio/producto.
— Buena mecánica.
— Noble comportamiento.

**LO MALO**

— Nivel sonoro alto.
— Interior caluroso.
— Iluminación mejorable.

### auto PISTA

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

**Comentario:** Loable la idea de que Seat, para el mercado español, haya montado en el Ibiza Junior el motor System Porsche de 1.198 c.c., en lugar del 903 con que equipa los vehículos destinados a la exportación. El coche sale ganando, aun cuando para conseguir una excelente relación calidad/precio haya habido que sacrificar algunos aspectos como el del equipamiento, por ejemplo. Pero sus cualidades positivas siguen mandando.

**LO BUENO**

— Espacio interior.
— Estabilidad.
— Frenos.

**LO MALO**

— Consumo alto.
— Suspensión mejorable.
— Falta de equipamiento.

### Motor 16

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

**Comentario:** El Seat Ibiza Junior es un modelo ideal para usuarios jóvenes y con menor poder adquisitivo. Es un coche alegre, que gasta poco en ciudad y carretera. Además, anda muy bien para el tamaño de su motor, se maneja con facilidad y sus frenos son muy efectivos. Los defectos hay que buscarlos en detalles menores, como el volante demasiado horizontal, que estropea un poco la postura de conducción, o el sistema de climatización que es muy poco eficaz.

**LO BUENO**

— Habitabilidad interior.
— Consumo en ciudad.
— Conducción fácil.

**LO MALO**

— Dirección dura en maniobras.
— Equipo mínimo.
— Volante muy horizontal.

### EL PERIÓDICO

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

**Comentario:** Lanzado como el primer coche hecho totalmente por Seat en España, el Ibiza ha tenido diversas versiones, la última de las cuales es el Junior. Destinado a un público joven, su precio no podía ser muy alto, lo cual se ha conseguido a base de eliminar muchos accesorios y dejar en el cuadro de instrumentación lo imprescindible. Al margen de esta circunstancia, el coche conlleva una serie de mejoras con respecto a la primera versión del Ibiza. En definitiva, se muestra como un vehículo con buen comportamiento, cinco plazas y un precio muy ajustado que, de cara a ese público joven, indudablemente tiene su gancho.

**LO BUENO**

— Precio muy ajustado.
— Excelente habitabilidad.
— Buen comportamiento.

**LO MALO**

— Alto nivel de rumorosidad.
— Luces poco potentes.
— Escasa ventilación.

### La Voz de Galicia

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

**Comentario:** Después de que Seat se decidiese a emprender sola la aventura de lanzar nuevos modelos al mercado y conocidos los resultados de los primeros Ibiza, lanza esta nueva versión personalizada, que se convierte en la más barata de la gama y que abre muchas posibilidades para el primer modelo netamente español. En el Junior 1.2 se adaptó el motor System Porsche, con una mejor relación de compresión a la gasolina de bajo octanaje, un argumento que aún hoy es válido para muchos automovilistas. El coche es cómodo para los pasajeros, económico en ciudad y carretera.

**LO BUENO**

— Visibilidad excelente.
— Comportamiento noble y neutro.
— Amplitud y comodidad.

**LO MALO**

— Mala disposición del volante.
— Deficiente aireación interior.
— Dirección dura y excesivamente desmultiplicada.

# VIEJAS GLORIAS

## CITROËN 11 LIGERO 1950

**En julio de 1934 comenzó la fabricación del «Traction Avant», que se ofrecía al público en dos versiones, el 7 CV y el 11 CV. El primero de ellos se fabricó hasta 1941. En España, debido a un defecto en la suspensión por barras de torsión, el 7 CV fue llamado el «maldito». El 11 CV se construyó hasta 1957 en dos versiones, el normal y el ligero, y tenían ambos una cilindrada de 1.911 c.c., con una potencia de 46 caballos, alcanzando velocidades superiores a los 100 kilómetros por hora. El «Traction Avant» causó admiración en el mundo del automóvil en 1934 y puede considerarse como el primer coche dotado de carrocería envolvente integral en acero, llamada «monocasco». Otras características interesantes eran las siguientes: ruedas independientes, suspensión por barras de torsión, frenos hidráulicos en las cuatro ruedas con servofreno y motor con camisas integrales. Se fabricó en diferentes tipos de carrocerías: Berlina de cuatro puertas, limousine, familiar, cabriolet, descapotable, roadster y comercial. (De la colección de Félix Lorenzo Rodríguez, de Salamanca.)**

## RAMON, con humor

# EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

| Provincias | Matrículas concedidas | | Total vehículos matriculados en abril 86 | Total permisos expedidos | Licencias de conducción |
|---|---|---|---|---|---|
| | Ultimas matrículas marzo | Ultimas matrículas abril | | | |
| Alava | 9339-N | 9829-N | 490 | 415 | 21 |
| Albacete | 7509-G | 7827-G | 318 | 492 | 110 |
| Alicante | 9108-AD | 1304-AS | 2.196 | 2.277 | 591 |
| Almería | 7053-I | 7585-I | 532 | 536 | 193 |
| Avila | 2796-D | 2979-D | 183 | 195 | 20 |
| Badajoz | 1709-J | 2219-J | 510 | 738 | 232 |
| Baleares | 6208-AH | 7733-AH | 1.525 | 1.433 | 502 |
| Barcelona | 0765-HF | 9528-HF | 8.763 | 7.290 | 1.184 |
| Burgos | 7086-I | 7572-I | 486 | 529 | 28 |
| Cáceres | 2363-G | 2704-G | 341 | 524 | 65 |
| Cádiz | 7880-T | 8996-T | 1.116 | 1.410 | 501 |
| Castellón | 3202-N | 4038-N | 836 | 694 | 276 |
| Ciudad Real | 2706-I | 3166-I | 460 | 871 | 131 |
| Córdoba | 1827-O | 2611-O | 784 | 900 | 307 |
| Coruña (La) | 7460-AC | 8667-AC | 1.207 | 1.494 | 174 |
| Cuenca | 6897-D | 7096-D | 199 | 336 | 23 |
| Gerona | 5947-W | 7150-W | 1.203 | 922 | 182 |
| Granada | 7252-L | 8022-L | 770 | 1.427 | 347 |
| Guadalajara | 9183-C | 9365-C | 182 | 231 | 29 |
| Guipúzcoa | 5507-W | 6465-W | 958 | 1.017 | 96 |
| Huelva | 7264-M | 7689-H | 425 | 443 | 153 |
| Huesca | 0723-G | 1013-G | 290 | 266 | 46 |
| Jaén | 4959-I | 5493-I | 534 | 727 | 215 |
| León | 8308-L | 8812-L | 504 | 654 | 57 |
| Lérida | 4326-L | 4919-L | 593 | 606 | 60 |
| Logroño | 8069-G | 8448-G | 379 | 414 | 83 |
| Lugo | 0356-I | 0795-I | 439 | 665 | 117 |
| Madrid | 0328-GX | 8647-GX | 8.319 | 6.522 | 660 |
| Málaga | 7621-AB | 9126-AB | 1.505 | 1.841 | 523 |
| Murcia | 4059-X | 5359-X | 1.300 | 1.592 | 545 |
| Navarra | 8716-P | 9694-P | 978 | 834 | 120 |
| Orense | 5884-H | 6233-H | 349 | 417 | 57 |
| Oviedo | 1757-AH | 2993-AH | 1.236 | 1.212 | 120 |
| Palencia | 2210-E | 2396-E | 196 | 312 | 22 |
| Palmas (Las) | 4432-Y | 6020-Y | 1.588 | 1.157 | 186 |
| Pontevedra | 4061-W | 0047-X | 5.986 | 882 | 146 |
| Salamanca | 8002-H | 8351-H | 349 | 415 | 31 |
| Santa Cruz | 1846-W | 3367-W | 1.521 | 1.173 | 110 |
| Santander | 2515-N | 3225-N | 710 | 765 | 120 |
| Segovia | 4440-D | 4612-D | 172 | 190 | 20 |
| Sevilla | 2620-AJ | 4268-AJ | 1.648 | 2.023 | 562 |
| Soria | 4768-C | 4887-C | 119 | 98 | 20 |
| Tarragona | 7202-P | 8081-P | 879 | 868 | 199 |
| Teruel | 4026-D | 4192-D | 166 | 132 | 25 |
| Toledo | 9774-I | 0375-J | 601 | 618 | 91 |
| Valencia | 3430-BV | 6702-BV | 3.272 | 3.472 | 1.127 |
| Valladolid | 4874-M | 5433-M | 559 | 625 | 35 |
| Vizcaya | 9040-AL | 0649-AM | 1.609 | 1.406 | 139 |
| Zamora | 3214-E | 3425-E | 211 | 243 | 25 |
| Zaragoza | 0987-W | 2196-W | 1.209 | 1.001 | 135 |
| Ceuta | 5890-C | 6014-C | 124 | 123 | 10 |
| Melilla | 8704-B | 8807-B | 103 | 108 | 15 |
| TOTALES | | | 60.922 | 55.535 | 10.786 |

Nota: Por necesidades de edición, estos datos fueron cerrados al 25 de abril.

## SEAT: Siguen creciendo las exportaciones

En los tres primeros meses del año actual las exportaciones de coches de Seat experimentaron un crecimiento de un 18 por 100 con respecto al mismo período de 1985.

Durante los meses de enero, febrero y marzo Seat exportó un total de 53.154 unidades, de las que 30.716 fueron coches de su propia marca, distribuidos a través de su red exterior. En el primer trimestre del pasado año las exportaciones de la Sociedad Española de Automóviles de Turismo alcanzaron una cifra de 48.693 unidades, 26.117 de ellas de la marca Seat. En la comparación individualizada por meses de las exportaciones totales de Seat, enero del 86 ha supuesto un incremento del orden del 25 por 100 con respecto al mismo mes del año anterior.

El mejor mes, sin embargo, fue febrero, en el que se exportaron 20.007 unidades.

El Seat Ibiza continúa siendo el modelo más exportado de la empresa española, con 18.629 unidades facturadas en el período analizado.

*El Ibiza, el más exportado.*

# Conducir en vísperas de fiesta

*AUNQUE las últimas vacaciones quedaron ya un poco lejos, quiero contaros a todos una experiencia vivida durante ellas, en un día de esos críticos para circular por las carreteras. Una experiencia que muy bien podría trasladarse también a uno de esos fines de semana de buen tiempo y salida generalizada en busca del descanso, y, desde luego, a las fechas del éxodo del verano. Esas fechas que se van acercando ya poco a poco, aunque no con tanta celeridad como casi todos desearíamos...*

*Me había llamado un buen colaborador para resolver unos problemas de llantas de mi nuevo modelo de competición y salí sin pensar que era un día de partida de ciudadanos en búsqueda de relajo. Circulando en dirección a Barcelona, el tráfico era soportable hasta que unos esforzados trabajadores, ocupados en el ensanchamiento de la carretera que une Barcelona con Vic y que nuestro presidente autonómico inaugura kilómetro a kilómetro, montaron un tapón, al quedar sólo una vía para circular.*

*Al empalmar con la Nacional II, que une Barcelona con Lérida, el panorama ya cambió: tráfico denso, con usuarios de distintos niveles de pericia y práctica. Por otra parte, la hora de la cita se acercaba y el tráfico seguía igual. La tensión producida por la circulación más la ansiedad provocada por el reloj, me hacían tomar poco a poco una posición más crítica respecto a mis colegas del volante, llegando a descubrir que existen múltiples tipos de conductores y comportamientos en estas especiales circunstancias.*

*El campo en donde se producía la acción era una carretera nacional con doble carril para el adelantamiento de vehículos más lentos. Para empezar, habría que cambiar el nombre de dicha vía, pues nadie se considera lento y por lo tanto son contados los que la utilizan. Pienso que sería más adecuado llamarla vía para conductores relajados o conductores seguros. El mejor tipo de automovilista que encontré, por término medio, comprendía a los de los vehículos de hasta 1.300 c.c., con tres personas por lo menos que avanzaban por la derecha a reducida velocidad, sin molestar a nadie y sin preocuparles si les adelantaban tres o trescientos. Creo que la Dirección General de Tráfico debería premiarlos. Ya que por un lado sanciona, debería crear también la antisanción (especie de escudo protector, válido por equis sanciones).*

*Otro modelo de parecidas características de los 1.300, pero de costumbres distintas, se encargaba de circular a similar velocidad por el carril de la izquierda, sin mala intención pero dificultando el paso de vehículos más rápidos, dando la impresión de que creía estar en el buen carril. Una campaña de la Dirección General volviendo a recordar la utilización de los carriles tampoco vendría mal.*

*Otro de los «chicanmóviles», y de los más peligrosos, fue el formado por vehículos medios-altos, con conductores de más de cincuenta años, cuyo «status» les permitía viajar por el carril de la izquierda y, cuando uno pretendía adelantarlos, como contaban con más motor, aceleraban cerrando espacios. Parecían pretender que el adelantador se jugara el pellejo rebasando dos o más unidades de vehículos, con el riesgo que suponía si uno de ellos era un camión. En el caso de que el que adelantaba forzara la entrada, la bronca y luces estaban aseguradas, si no se optaba por una retirada a tiempo.*

*Un género también especial, pero fácil de detectar gracias a la cantidad de palos y tablas que lleva en el techo, como si de un carpintero se tratase, es el esquiador, que normalmente a los mandos de un coche de pequeñas dimensiones, pero rápido, y con un conductor acostumbrado a circular por carreteras cargadas en los fines de semana, se defiende de maravilla: «Aquí lo paso por la izquierda, allá los enciendo a docenas, allí veo un hueco y, ¡zas!, que entro antes de que llegue el que viene en sentido contrario».*

*También existen unos bloques de hormigón con ruedas, que no son otros que los «trailers» cargados. Cuando nos las prometíamos felices de poder adelantar de una tirada varios bloques, uno de ellos que circulaba a 52 kilómetros/hora decidió adelantar al que le precedía a una cierta distancia, el cual iba a 50 kilómetros/hora. ¡Horror! Mi gozo en un pozo, pues bien podían pasar 300 metros hasta que se consumase el ritual del adelantamiento, con lo que las pilas se me ponían a mil.*

*Después de esta experiencia de la vida real, no se me ocurre otra idea que pedir un premio a todos los conductores de los distintos bandos que consiguen llegar a su destino sanos y salvos.*

ZANINI A TODO GAS



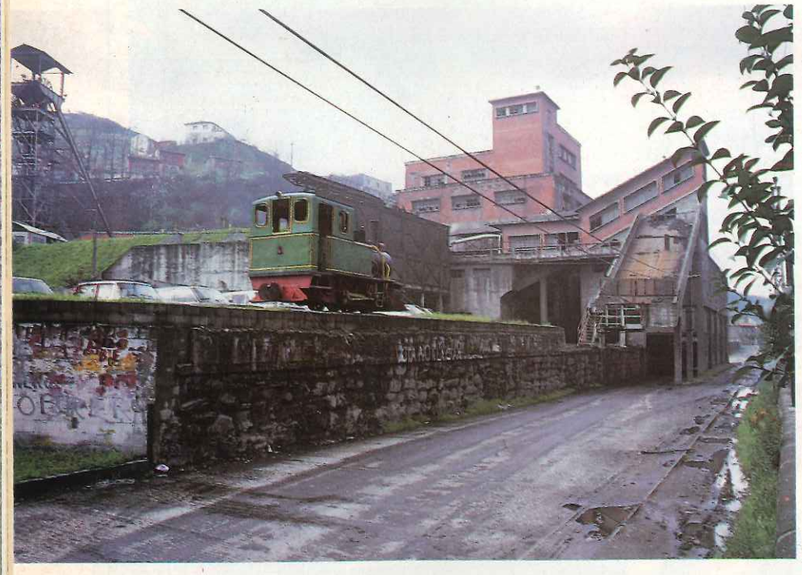


*Oviedo-Riaño-Palencia (C-635 y C-615)*

# De la cuenca minera a Tierra de Campos

*Como ya hiciéramos en nuestros números de enero y febrero, cuando abordamos los recorridos Lérida-Puigcerdá y de Las Alpujarras, respectivamente, también ahora hemos optado para nuestro viaje por el camino que ofrecen vías comarcales. Y lo hemos hecho desde Oviedo hasta Palencia, por la C-635 y la C-615. Hemos pasado de la cuenca minera del Nalón a las nieves de Tarna, al valle leonés de un Riaño que mañana se ahogará bajo las aguas del pantano, y a las vegas y el color especial de la Tierra de Campos. Contraste, pues, de vida, paisaje y ruta que se hace símbolo humano en el noble minero asturiano, en la vitalidad del leonés más septentrional y en el silencio del labrador palentino. Y contraste también de caminos, cerrado, curvilíneo y oscuro uno, abierto el otro al cielo castellano.*

*Alto de Tarna: Asturias y León, unidas en la nieve.*



*El Entrego: color verdinegro de tierra y mina.*

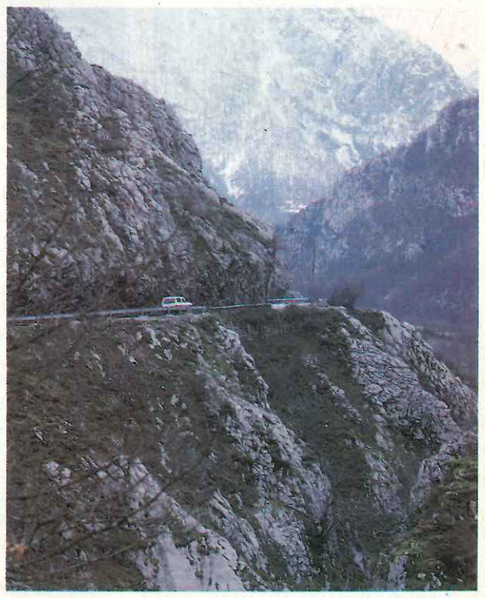


*En la ladera, Coballes y Caleao. Permitido admirar el paisaje.*

Charo LAIZ

*La vida del pueblo de Tarna está ligada a la nieve.*

*La montaña, dura y roqueña, empequeñece al viajero, camino de Asturias a León.*



La carretera C-635 sigue la cuenca minera del Nalón —carbón y denso tráfico hasta Pola de Laviana—, para convertirse después en viaje por plena naturaleza hasta adentrarse en el Noroeste de la provincia de León por el puerto de Tarna y finalizar en el pueblo de Riaño, hoy tan de actualidad a causa del embalse que anegará el inmenso valle que preside. Se trata de una vía diferenciada, en cuanto a intensidad de circulación, por tres tramos: el inicial entre Oviedo y Riaño (localidad asturiana del mismo nombre que la posterior leonesa), que es escasamente transitado, puesto que suele utilizarse hasta ese punto la C-634, desde Lugones, gracias a la que se puede ahorrar alrededor de 30 minutos. Después, a partir del Riaño astur, el tráfico se incrementa por la cuenca minera, para volver a reducirse desde Pola de Laviana, coincidiendo con el tramo más montañoso y turístico, hasta el Riaño leonés. Sigamos, entonces, nuestro itinerario:

**Km. 0:** Nace la C-635 en Oviedo, en la intersección de la Ronda Sur con la N-630 (San Lázaro). El comienzo de la ruta parece ya un anticipo de lo que vendrá más adelante. La carretera, en no muy buen estado y sin arcén, sube a San Esteban de Las Cruces.

**Km. 1:** San Esteban. A partir de aquí se suceden las curvas en largo descenso, con el camino prolongado en verde. El piso no es perfecto y los estrechamientos, a causa de algunos pequeños puentes, marcan la tónica.

**Km. 4,300:** Comenzamos a tomar contacto con el río Nalón, casi inseparable viajero que se cruza en el camino, mientras al fondo nos contempla, impresionante, el panorama montañoso de un invierno abrileño.

**Km. 6,300:** Travesía de Tudela-Veguín. El firme mejora a lo largo de ella, que no parece en modo alguno conflictiva. Pero un poco más adelante retomamos el asfalto en mal estado, la estrechez junto al río y las curvas hechas rosario. En una de ellas hemos de detenernos obligadamente. Hay que echar un poco marcha atrás. O pasa el camión que viene de frente, o pasamos nosotros. Un autocar nos precede poco después. Imposible adelantar. Los grandes vehículos ocupan prácticamente los dos sentidos.

**Km. 11,500:** Riaño (de Asturias). Todo se ha transformado. La carretera es ahora ancha y perfecta, aunque la velocidad está limitada a 60 por hora. Allí afluye la C-634 a que antes se hizo referencia.

**Km. 13,400:** Estamos en plena recta, que invita, quizá, a «pisar» un poco. En este lugar hubo un accidente mortal el pasado año, con un peatón como víctima.

**Km. 14,500:** Atrás quedó Barros. Entramos en la travesía de La Felguera, densa de tráfico y regulada semafóricamente. Se producen retenciones y abunda el tráfico pesado, bajo un ambiente oscuro. Manda la hulla y por la izquierda sale la C-636, hacia Gijón. Dos pasos a nivel con barreras cruzan el trazado y la fluidez vuelve a romperse en el cruce de Carepsa, donde trabaja a destajo un policía municipal.

**Km. 16:** Sama de Langreo, capital de la cuenca minera. Otra larga

*Travesía de La Felguera (Langreo), intensa siempre de tráfico.*

## *Langreo: una travesía machacada*

Para Aladino García, alcalde de Langreo y presidente de la Mancomunidad del Valle de Nalón, «los problemas lógicos de una travesía se incrementan aquí por la elevada población de la zona (50.000 habitantes). Tenga en cuenta que la C-635 es nuestra calle principal, especialmente en Sama, que queda dividida en dos. Existe un gran tráfico de alto tonelaje, así como una notable contaminación por ruidos, gases, estériles y carbones. Además, los camiones machacan la carretera que, si esperamos a que la arregle constantemente la Administración del Principado, llegaría a ser intransitable. Así que a veces hemos corrido nosotros con las reparaciones, en las que hemos gastado entre doscientas mil y trescientas mil pesetas en los últimos tres años. Lo ideal sería levantar la actual y hacer un nuevo firme».

Por otra parte, alude a «constantes problemas de seguridad para los peatones, aunque gracias al colapso habitual las velocidades no son elevadas», y apunta soluciones:

«Existen dos posibilidades —apunta—; una sería desviar el tráfico pesado por una nueva carretera exterior, por la llamada ronda de Langreo, entre Riaño y Sama. La otra, complementaria, consistiría en dar a la C-635 un estado adecuado y terminar las obras de trazados marginales. La travesía quedaría así muy descongestionada.»

travesía, con abundante tráfico, aunque bien regulada. El firme está maltratado y a la derecha parte la C-636 hacia Mieres. Las edificaciones se suceden de un núcleo a otro sin solución de continuidad y, para el que no conoce la zona, parece increíble entrar en una población sin haber abandonado la anterior. Así se cruza Ciaño de Langreo, en cuya travesía (km. 19,400) murió un peatón el pasado año.

**Km. 20,800:** Color profundamente verdinegro a la entrada de El Entrego, donde el humo del ambiente juega con el leve sol. Los camiones de la cuenca minera castigan duramente la carretera, en la que también murió un peatón en 1985. Pero la vía es ancha para recuperar en seguida la estrechez y sucederse de nuevo las curvas. Hay que mantener la precaución.

**Km. 22,100:** Entramos en una suave curva, en la que falleció otro peatón el año pasado.

**Km. 24,500:** Sotrondio ofrece una ancha travesía curvilínea y, a la salida, un paso a nivel con barreras. Después, otra vez las curvas y los estrechamientos y nuevamente una mejora, aunque el arcén apenas existe.

**Km. 29,500:** Pasados Blimea y Barredos, siempre junto al Nalón, se halla en este punto una fuerte curva, punto negro en 1985. Hubo tres accidentes, con un muerto y cinco heridos.

**Km. 31,300:** Comienza la larga travesía de Pola de Laviana, en la que se realizan obras de mejora en las aceras. El ambiente continúa grisáceo y a la derecha parte la C-6310, hacia Cabañaquinta.

Tras Pola de Laviana, la carretera es muy buena. La belleza que cantó Palacio Valdés se hace puente (Puente de Arco) sobre el Nalón, donde parece que ya no hay la riqueza truchera de antes. Pero Peña Reigosa sí ofrece, inalterable, su esplendor natural.

Cruzamos Muñera y El Condado (km. 35) y la ruta comienza a hacerse montaña antes del amplio túnel de la presa de Rioseco.

**Km. 41:** Poco antes de Rioseco, el piso está arrugado. Las ruedas y la amortiguación lo notan, desde luego, más que los lugareños, que caminan sobre la tierra húmeda con sus típicos zuecos.

Más adelante entramos en zona de desprendimientos, junto a la presa de Tanes, el «bidón» de Asturias-centro. Las curvas siguen presentes y el asfalto es muy bueno, poco antes de que a uno «se lo coman» materialmente las montañas. Un peligroso escalón transversal está perfectamente señalizado, mientras el ambiente se ha hecho ahora verdiblanco.

Las nieves de la primera quincena de abril luchan contra el color natural del paisaje.

**Km. 47:** La curva es también suave, pero en ella se produjo un accidente mortal el año pasado, muriendo un conductor.

**Km. 49,100:** Pasado Abantro, a uno casi se le olvida el trabajo. Las montañas se abren en un lugar donde la belleza raya lo insuperable y los minutos no pasan contemplando, sobre el verde, en la ladera, los pueblos de Coballes y Caleao y al fondo, en otra ladera, el que quedó atrás: Abantro. Uno diría que los ojos nos alcanzan tal maravilla, pero teme caer en lo cursi. Así que volveré casi a lo prosaico: la carretera y su seguridad.

Porque puede hablarse de seguridad, pese a lo estrecho del desfiladero, de las curvas como trazadas a propósito, con el río allá abajo y la montaña, dura y roqueña, empequeñeciendo al hombre como en los «westerns» de Ford.

**Km. 55:** Campo de Caso, trazado sobre una curva de 180 grados, da vía libre a la reserva natural de caza y pesca. De él parte la O-302 a Infiesto y en él finaliza la kilometración de nuestra ruta, para volver a empezar otra vez desde cero. Y otra vez curvas y más curvas.

*Puente de la C-615 sobre el Yuso, en Pedrosa del Rey.*

**Km. 2:** Beneros es el primer lugar con nueva kilometración, poco antes de Soto de Caso (km. 5), donde un rebaño de vacas «casinas» nos hace parar. Ocupan por completo la vía y allí, en «su» montaña, parecen casi sagradas...

El ascenso es ya nítido. Vamos hacia el alto de Tarna y, pasados Bezanes y La Foz (kms. 9 y 13), el firme se hace durísimo, destrozado por la dureza de las nieves, que dan especial aspecto al pueblo de Tarna (km. 23). Faltan 2,700 kilómetros para el alto y a partir de allí todo es nieve. La temperatura es gélida y hay que extremar los cuidados en la conducción.

**Km. 25,700:** Alto de Tarna (1.490 m.). No existe otro color que el blanco, junto al Nalón recién nacido. Asturias ha quedado atrás. Entramos en León.

## *Riaño: el embalse de la polémica*

*Mañana será pantano.*

Nueve pueblos del valle de Riaño —el propio Riaño, Huelde, Anciles, La Puerta, Salio, Pedrosa del Rey, Escaro, Burón y Vegacerneja— tienen sus días contados. Un viejo proyecto de 1965, dormido y renacido en el último lustro, los ocultará para siempre bajo las aguas. Se trata de realizar un embalse que ofrezca regadío a las tierras del Sur leonés y a la Tierra de Campos (85.000 hectáreas), cuya vida depende del sacrifico de una zona menos habitada (unas 700 familias), aunque indudablemente hermosa.

La presa, sobre la que algunos pintaron la palabra «demolición», se finalizó en el 72, en Huelde. Un año después comenzó la variante de la N-621 que, paralizada en el 74, se reinició en el 81. Pero en verano del 84 volvió a pararla el Ayuntamiento, por carecer de licencia municipal. Esta fue otorgada por el Consejo de Ministros posteriormente, para reemprenderse las obras el año pasado, habiéndose pagado ya buena parte de las expropiaciones.

El pantano es, pues, una realidad en marcha que concluirá en el año 2010 y a la que se opone totalmente la Coordinadora para Defensa de Valles Amenazados por Grandes Embalses. Esta piensa que es posible «salvar Riaño», mientras para el alcalde, Guillermo Hernández (AP), «aún queda alguna esperanza, aunque lo veo difícil, porque es cuestión política. Creo que hay buenas alternativas para conseguir el regadío de otro modo. Se podría hacer y se podrían recuperar las indemnizaciones pagadas». De cualquier forma, no es muy optimista —su propio partido parece estar por la necesidad del pantano— y siente «tristeza, coraje e impotencia hasta cierto punto, porque aún no sé si el valle se salvará». Desde luego, le apena pensar que otras generaciones no lleguen a conocer las casas de sus padres. 650 millones de metros cúbicos de agua del Esla y el Yuso se lo impedirán.

Pero quizá un día, desde el Nuevo Riaño, un bajón de nivel les permita contemplar siquiera por unos momentos la torre de la vieja iglesia...

## Por León y Palencia

La C-635, hasta el leonés Riaño, atraviesa la reserva de caza de Mampodre. Abundan las curvas de escasa visibilidad, entre La Uña, Acevedo, Lario, Burón, Escaro y La Puerta, antes de entrar en Riaño. Estamos en pleno valle, que será inundado por las aguas del pantano de Riaño, ampliamente contestado en la zona.

A partir de Riaño, para seguir hacia Palencia por la C-615, hay que tomar la N-621 durante cuatro kilómetros, hasta Pedrosa del Rey. Una carretera que en esta zona también será inundada por las aguas y cuyo nuevo trazado, elevado sobre el valle, ya está en construcción.

En Pedrosa (N-621, p. k. 56,750) abordamos la C-615. Se trata de una vía de montaña, muy estrecha, teñida de ocres y nieve, hasta Besande, a 14 kilómetros de Pedrosa. Tras esa única población se hallan los altos de Monteviejo (1.433 m.) y de Las Portillas (1.275 m.), este último en el límite con Palencia. No es una buena carretera en este tramo.

**Km. 100:** Velilla del Carrión. La vía se estrecha sobre el río, nuevo compañero de viaje hasta la capital de las mantas. El piso está en muy mal estado, por el tránsito que genera la central térmica.

**Km. 97:** Guardó espera su circunvalación, mientras este año está prevista la regulación de la amplia travesía, donde preocupan los excesos de velocidad de algunos...

**Km. 96:** Paso a nivel a la salida de Guardo. Y después, el llano. La carretera es recta y lisa, con estrecho arcén. Parece casi una nacional y por algo es la comarcal más transitada de la provincia, sobre todo por tráfico pesado de servicio.

**Kms. 72 a 69:** Obras de ampliación del arcén a un metro.

**Km. 66:** Empalme con la C-624, a la que se superpone hasta Saldaña. Está proyectado un nuevo entronque hacia la Valdavia.

**Km. 63:** Saldaña, vieja luchadora contra los romanos, tiene prevista la regulación de su travesía, preferentemente para evitar excesos de velocidad.

**Km. 62:** A la derecha, la C-624 parte en busca de Sahagún. El piso empeora un poco, pero sigue dominando la recta, rectísima.

Tras Lobera (km. 60) y el desvío a la villa romana de la Olmeda (km. 58), vuelve a mejorar y la señalización es perfecta. La conducción es muy cómoda. Palencia regala paso a paso el liso aspecto de sus tierras de la Vega y Tierra de Campos.

**Km. 40:** Carrión de los Condes. Cruce con la N-120 (Logroño-Vigo), integrante del Camino de Santiago. Punto peligroso, con tres accidentes en 1985 (tres heridos).

**Km. 29:** Villoldo tiene una travesía angosta, cuyos problemas se acabarán con la variante que se realizará por el lado derecho, en sentido Palencia. Siete kilómetros después cruzamos Perales.

**Km. 4,100:** Cruce peligroso con la C-613, de Palencia a Villada. Tres accidentes en 1985 (cinco heridos).

**Km. 3:** En la entrada a Palencia se realizan obras del paso elevado sobre el ferrocarril Palencia-La Coruña.

**Km. 0:** Rendimos viaje junto a la iglesia de San Lázaro. Oviedo, comienzo de la etapa, ha quedado a más de 240 kilómetros.

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

*Cruce de la C-615 con la C-613, de Palencia a Villada. Punto negro cerca ya de la ciudad de las mantas.*

### *Guardo necesita la circunvalación*

*Central térmica, entre Velilla y Guardo.*

La principal preocupación respecto a la C-615 en la ciudad palentina de Guardo reside, según su primer teniente de alcalde, Pedro Roldán, en el tránsito de camiones carboníferos de la zona minera del Norte, con destino a la central térmica cercana. «Ahora está en pruebas en su segunda fase, y cuando ésta entre en servicio recibirá diariamente cuatro mil toneladas de carbón. De ahí la imperiosa necesidad de una circunvalación, ahora en estudio.»

—Los camiones —añade— pasan incluso descubiertos, cayendo carbón, y el problema se incrementa a causa de las instalaciones de Explosivos Río Tinto, que también ocasionan un importante tráfico pesado.

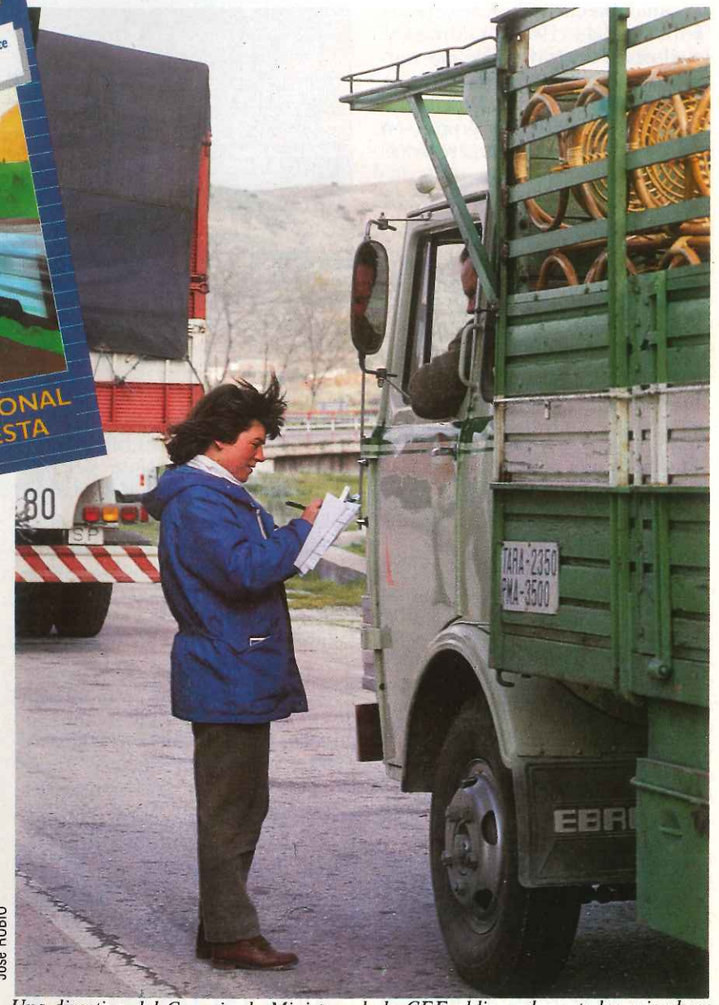
Este mismo año se va a emprender la regulación de la travesía, «en la que preocupan sobre todo los cruces peligrosos y los excesos de velocidad». Una tercera aspiración es la construcción de un gran aparcamiento para camiones, que no invadan la travesía y sus aledaños, así como la realización de la ya prevista estación de autobuses. Son las primeras necesidades, en este campo, de la segunda ciudad de la provincia, con sus más de diez mil habitantes.



## EL TRANSPORTE, A ENCUESTA

***SE ha puesto en marcha la III Encuesta Nacional del Transporte que, dirigida a vehículos que transportan mercancías y viajeros por todo el territorio nacional, permitirá conocer en profundidad la estructura de las corrientes de tráfico entre distintas zonas, fundamentalmente en recorridos medios y largos.***
***Setecientos sesenta y dos días de encuesta practicadas en 115 puntos a lo largo de un año permitirán realizar unas 400.000 entrevistas, que pueden constituir la base para el diseño de una nueva política sobre el transporte. Para ello habrá que esperar a febrero del 87, fecha que marca el final del trabajo a pie de carretera.***

# Adónde van los "pesados"




José RUBIO

*Una directiva del Consejo de Ministros de la CEE obliga a los estados miembros a obtener anualmente los tráficos de mercancías por carretera.*

En España, la estimación del tráfico total anual la viene realizando ininterrumpidamente, desde 1961, la Dirección General de Carreteras, a partir de datos obtenidos del Plan Nacional de Aforos. Esto permite conocer las estimaciones de flujo de vehículos por kilómetro, clasificados por tipo de vehículo, pero sin embargo, no permite obtener otros datos fundamentales como pueden ser los orígenes y destinos del tráfico, en qué medida se utilizan vehículos viejos para el transporte, volúmenes de mercancías peligrosas, etcétera.

Además existen, como antecedentes de la III Encuesta que se ha iniciado en el mes de febrero pasado, dos informaciones de sumo interés basadas en sendas encuestas realizadas por el Instituto Nacional de Estadística (INE) en los años 1969 y 1975. En estos ca-

sos los cuestionarios fueron repartidos a los camioneros y recogidos después de una semana, con el reflejo de la actividad en este período. El principal sesgo que se advirtió fue que los camioneros no reflejaban toda su actividad, bien por olvido, bien intencionadamente.

Por otra parte, los estados miembros de la Comunidad Económica Europea están obligados, por una directiva de Consejo de Ministros de 1978, a obtener anualmente los tráficos de mercancías por carretera, expresados en toneladas y en toneladas/kilómetro, en función de los grupos en que se clasifican las mercancías (NST/R).

En un futuro próximo se prevé la implantación de la Carta de Porte que, complementada con la información correspondiente al transporte por cuenta propia, permitirá conocer sistemáticamente esos datos y cumplir, por tanto, con el compromiso comunitario.

José RUBIO

*En treinta segundos de conversación se recogen los datos precisos. De paso, el camionero tiene ocasión de estirar un poco las piernas.*

### Datos para una política del transporte

Por el momento, sólo se podrá contar con los resultados de la III Encuesta Nacional del Transporte que ha organizado, en esta ocasión, el Ministerio de Transportes con la colaboración de la Dirección General de Tráfico, que pone a su disposición una pareja de la Guardia Civil de Tráfico en cada estación de toma de datos, para la imprescindible regulación de la circulación.

La información que se recoja, procesada conjuntamente con la obtenida a través del Plan Nacional de Aforos, permitirá conocer los siguientes aspectos:

- La estructura del transporte interior de mercancías, determinando la distribución de los viajes, vehículos/kilómetro, toneladas, toneladas/kilómetro, según las características principales del vehículo, del tipo de servicio que realiza y de la naturaleza de la mercancía.
- La estructura del transporte internacional de mercancías, determinando la distribución de viajes y toneladas según las características principales del vehículo, de la nacionalidad del mismo, del tipo de servicio que realiza, de la naturaleza de la mercancía y del país de origen o destino del mismo.
- Los volúmenes de transporte de mercancías entre comunidades autónomas en viajes, toneladas y toneladas/km., clasificadas según Comunidades de origen y destino y naturaleza de la mercancía.
- Las características de los transportes de mercancías en el interior de las comunidades autónomas según su carácter interprovincial o extraprovincial, clasificadas según la naturaleza de las mercancías.
- Las características del transporte de viajeros en autobús, determinando la distribución de los vehículos/kilómetro y los viajeros/kilómetro, según características del vehículo y del tipo de servicio que prestan. Conviene advertir el carácter marginal con el que se plantea la encuesta sobre viajeros y la débil densidad de tráfico de autobuses en la corriente de flujo de tráfico que pasa por una sección de carretera, que presumiblemente darán unos resultados de escasa fiabilidad.
- Los volúmenes de transporte de mercancías peligrosas en toneladas y toneladas/kilómetro, según la naturaleza de esas mercancías.
- Los volúmenes en transportes combinados por carretera en toneladas y toneladas/kilómetro.
- El número de vehículos que circulan en vacío y por qué trayectos.

**TRANSPORTE INTERIOR DE MERCANCIAS SEGUN EL MEDIO UTILIZADO (1984)**

Carretera: 74 por 100.
Ferrocarril: 17 por 100.
Oleoducto: 7 por 100.
Marítimo: 2 por 100.

**TRANSPORTE INTERIOR DE VIAJEROS SEGUN EL MEDIO UTILIZADO (1984)**

Carretera: público: 71,4 por 100; privado: 18,2 por 100.
Ferrocarril: 8 por 100.
Aéreo: 2,4 por 100.

Jose RUBIO

*Villarejo de Salvanés (Madrid) es uno de los 115 puntos seleccionados para realizar la encuesta.*

## Lo que le preguntarán a usted, camionero

Diseñados para contestar con la mayor brevedad el mayor número posible de datos, los cuestionarios que rellenan los encuestadores recogen las siguientes particularidades:

*Para vehículos españoles de transporte de mercancías:*

— Lugar, fecha y hora de la entrevista.
— Matrícula o edad del vehículo.
— Tipo de vehículo (camión, semirremolque, camión con remolque, etcétera).
— Capacidad de carga en toneladas (peso máximo menos tara).
— Número de ejes.
— Autorización de transporte (cta. propia o ajena).
— Radio de acción (nacional, comarcal, local).
— Peso máximo autorizado en toneladas.
— Indicativo de mercancías peligrosas.
— Indicativo de transporte combinado.
— Provincia de carga (país en su caso).
— Provincia de descarga (país en su caso).
— Distancia del viaje.
— Grado de ocupación (vacío, lleno o medio lleno).
— Ton. transportadas.
— Grupo de mercancía.

*Para transporte de viajeros en autobús:*

— Lugar, fecha y hora de la entrevista.
— Edad del vehículo (desde su matriculación).
— Número de plazas.
— Tipo de transporte (regular, discrecional, cuenta propia).
— Radio de acción en discrecionales.
— Provincia de origen.
— Provincia de destino.
— Distancia en km.
— Número de viajeros.

### Treinta segundos de encuesta

La encuesta está dirigida a vehículos de transporte de mercancías y viajeros que tengan la condición de vehículos pesados. Se han escogido cuidadosamente 115 puntos, 14 de ellos autopistas y 6 en puestos fronterizos.

Por otra parte, la ubicación de los mismos se hizo de forma que las encuestas se pudieran realizar con la menor perturbación posible de la circulación, ya que en muchas de las ocasiones —durante 218 días— las entrevistas se prolongan durante las 24 horas. Era, pues, preciso conseguir que no se trastornara no sólo el flujo del tráfico, sino que los camioneros se detuvieran el menor tiempo posible. Para ello, tanto las preguntas del cuestionario como el sistema utilizado están permitiendo tiempos «récord». Desde que el camionero, después de observar las señales de acercamiento y de información que le ponen sobre aviso de que se está realizando una encuesta, entra en el área hasta que de nuevo se incorpora a la circulación han transcurrido dos minutos. Al menos ese es el tiempo que se estaba cronometrando en los primeros días de trabajo.

Mientras un encuestador realiza la entrevista a los conductores en un tiempo —también medido— de 30 segundos, otro toma datos de observación, como número de ejes, paneles de identificación, etcétera.

Otro dato a destacar es que se están logrando porcentajes de encuesta de hasta el 80 por 100 de la muestra que pasa por cada punto de control.

Las zonas o regiones consideradas, respecto a las que se obtienen las matrices de origen-destino —siempre en los dos sentidos de la marcha—, son cada una de las Comunidades Autónomas, con las excepciones de Castilla-León y Andalucía que, por su extensión geográfica, se subdividen en tres y dos zonas, respectivamente, con el fin de obtener unas líneas divisorias de norte a sur de la península (pantallas) que presentan cierta continuidad. Por ello, los puntos de encuesta se distribuyen próximos a los límites autonómicos y en algunos casos en el interior.

**José I. RODRIGUEZ**

*Granada, escenario de la final de Parques Infantiles y Seguridad Vial en Ciclomotor*

# LOS LEVANTINOS ACAPARARON LOS TRIUNFOS

GRANADA, y más concretamente la ciudad deportiva de Armilla-Ogíjares de la Diputación, ha sido escenario del XXII Campeonato de España de Parques Infantiles de Tráfico y VIII Concurso Nacional de Seguridad Vial en Ciclomotor, que han agrupado a la vera de la Alhambra a cerca de doscientos participantes, quienes han dado color y calor a esta bella capital andaluza durante los últimos días del mes de abril.

Juan Hurtado Gallardo, presidente de la Diputación Provincial de Granada, junto a dirigentes de la Dirección General de Tráfico, han presidido en Granada la final de Parques Infantiles y Ciclomotores, que, después de salvar inconvenientes climatológicos, ha resultado ser un verdadero éxito de participación y organización. Para ello, sólo ha tenido que darse una entrega envidiable por parte de los responsables y un deseo enorme de superación de los representantes de las provincias españolas, que han estado presentes y que, en definitiva, habían sido los dignos vencedores de las fases anteriores.

OLMO

Después de la prueba teórica de señalización y circulación vial se celebró la circulación en pista en presencia de numerosos escolares llegados al lugar de la competición pese a la lluviosa mañana, que incluso hizo pensar en la suspensión del campeonato. Más tarde se desarrollaron las pruebas de habilidad ciclista y ciclomotorista, con dieciocho equipos en liza, mientras que en las competiciones de Parques Infantiles habían tomado parte cuarenta y nueve.

**Resultados**

José Luis Lara, de Elche, resultó ser primer clasificado en individuales en la final de Parques Infantiles de Tráfico, seguido de Antonio García, de Campo del Puerto (Baleares), y Ramiro López, de Alicante. Por equipos se llevó el palmarés Elche, clasificándose seguidamente Alicante, Santa Pola, León y Cuenca.

Por lo que respecta al Concurso Nacional de Seguridad Vial en Ciclomotor, el vencedor fue Jesús Rufino, de Castellón. Le siguieron Jerónimo Moreno, de Murcia, y Luis Guijarro, de Alicante.

Por equipos, éste fue el orden: Alicante, Madrid y seguidamente Málaga.

**Opiniones**

La entrega de premios fue un acto para el recuerdo. Los cientos y cientos de chicos que se habían dado cita en ella ofrecieron un especial colorido en una tarde de «primavera-invierno». Hubo sorteo de bicicletas y ordenadores para los asistentes y... un millón de ilusiones para los participantes.

Sobre todo, para los vencedores, que son quienes van a representar a España en la XXIV Copa Escolar Internacional y en el XI Concurso de la Juventud y Seguridad Vial, que se celebrará en Finlandia, organizados por la Prevention Routière Internationale. Por ejemplo, José Luis Lara afirmó que «es la mayor alegría de mi vida. Nos hemos preparado bien y llegábamos a Granada con la esperanza de alcanzar un gran resultado; pero de ahí a ser el campeón...». Para este chico ilicitano, «ahora la responsabilidad es mucho mayor, puesto que voy a salir al extranjero y allí el nombre de mi país hay que dejarlo bien alto».

Por su parte, Jesús Rufino tampoco ocultaba su gran alegría: «Me satisface no sólo por mí, sino por ese puñado de personas que han trabajado muchas horas al objeto de hacer un gran papel en el torneo nacional».

Un nuevo Campeonato de Parques Infantiles de Tráfico y de Seguridad Vial en Ciclomotor son ya historia. O, mejor dicho, parte de historia. De esa historia que la juventud debe escribir en el futuro del tráfico rodado español.

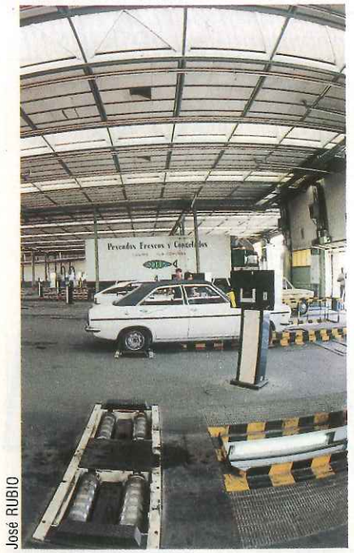
**Nono HIDALGO**



# LA CEE, POR LA REVISION DESDE LOS TRES AÑOS

La preocupación en la CEE por la accidentalidad originada por vehículos que circulan en estado deficiente es cada día más creciente. Por ello, la Comisaría de Transportes de la Comunidad Económica Europea pretende que todos los vehículos particulares de más de tres años de antigüedad pasen regularmente un control técnico, en el que se revisen los órganos fundamentales de los automóviles (frenos, dirección, suspensión, alumbrado, etcétera), con el fin de reducir el número de accidentes.

Un estudio elaborado el pasado año por la Comisión Europea demostró que un control técnico periódico en los vehículos reduciría entre 1.000 y 1.800 el número de muertos en las carreteras europeas por año. Igualmente, disminuiría en 24.000 el número de heridos y se evitarían entre 63.000 y 127.000 accidentes, al tiempo que se podría ahorrar un 1,5 por 100 en el consumo de carburante.



José RUBIO

Estas medidas son ya de aplicación en países como Alemania Federal, Bélgica, Luxemburgo, Italia y Gran Bretaña. En España, donde desde finales del pasado año se ha legislado al respecto, se regula la inspección técnica de vehículos particulares y se hace extensiva a todos aquellos matriculados en territorio nacional, a partir de cierta antigüedad y según su tipo.

La propuesta de la CEE se inscribe en el marco del Año Europeo de la Seguridad Vial y, según Stanley Clinton, comisario de Transportes de la Comunidad, «la introducción de unas medidas mínimas de control contribuirán en gran manera a reforzar la seguridad en las carreteras».

El límite de los tres años puede plantear problemas de adopción, por lo que es previsible que antes se adopten medidas de transición, que consistirían en el examen de los vehículos que circulen por las carreteras comunitarias y que tengan cinco o más años de antigüedad.

## CALENDARIO DE INSPECCIONES DE VEHICULOS EN ESPAÑA

| Año de matriculación | Primera revisión antes de |
|---|---|
| Antes de 1972 | 31-3-1987 |
| 1972 a 1974 | 31-12-1987 |
| 1975 a 1976 | 31-12-1988 |
| 1977 a 1980 | 31-12-1989 |
| 1981 a 1983 | 31-12-1990 |
| 1984 a 1986 | 31-12-1991 |
| Con posterioridad a 1986 | A partir del quinto año desde su matriculación. |

**Fe de erratas**

En el cuadro publicado el mes pasado en las páginas 12 y 13, la columna de la izquierda de la página 13 («Precio final sin gastos») debería figurar a la derecha en la página anterior, puesto que corresponde al cálculo final de «La fórmula actual más barata». Por otra parte, las cifras relativas al Panda 40 dentro del apartado «Fórmula nueva (sin entrada)» son las siguientes: **pesetas mensuales durante 5 años:** 16.480; **precio final:** 988.794, y **diferencia en pesetas:** – 58.196. Rogamos nos disculpen.

**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.

# CONDUCIR MEJOR

*En el artículo anterior decíamos que el conductor del vehículo que adelanta debe seguir la aplicación de dos reglas de seguridad y en éste vamos a desarrollar la primera: POSICION-VELOCIDAD-OBSERVACION.*

## EL VEHICULO QUE ADELANTA (Primera regla de seguridad)

**Posición**

Cuando circulando por una vía alcancemos a un vehículo que lo hace más despacio que el nuestro, nos dispondremos a adelantarlo, siempre que las condiciones sean las idóneas.

Para ello, adoptaremos respecto a él la posición más adecuada, no manteniendo una distancia excesiva, con lo que el adelantamiento se prolongaría demasiado y la ocupación del carril de sentido contrario. Pero tampoco nos acercaremos mucho, pues al tiempo que no mantendríamos la distancia de seguridad, nuestro campo de visión quedaría reducido, no pudiendo cumplir con lo preceptuado en el Código de la Circulación en su artículo 30, apartado a), ya que debemos hacer una serie de comprobaciones, como veremos más adelante.

**Velocidad**

No es que tengamos que hacer los adelantamientos a velocidades muy altas, pues dependerá de la que desarrolle el vehículo que va a ser adelantado, sino que debemos tener en cuenta que con nuestro vehículo podamos establecer una diferencia de velocidad suficiente para que el adelantamiento se lleve a cabo con rapidez (art. 98) y que si esto no fuera posible, desistamos de nuestro intento en caso de haberlo iniciado (art. 30, f).

**Observación**

Debemos observar hacia adelante, para poder juzgar sobre: visibilidad, espacio, señales, vehículos que puedan circular delante del que nos precede y vehículos en sentido contrario.

**Visibilidad.** No sólo debemos relacionar la falta de visibilidad con aquellos lugares en que existan señales que prohíban el adelantamiento, sino también con lo expresado en el artículo 30, d): «... en las curvas que no permitan la visibilidad del ancho total de la carretera en una longitud de 200 metros como mínimo, y a menos de 100 metros de los cambios de rasante que impidan la visibilidad de los vehículos que circulen por aquélla».

## Mini-TEST

1 La longitud del vehículo que le precede es superior a doce metros. Si usted desea adelantarlo, deberá tener especial precaución para que la potencia y velocidad sea la adecuada, con el fin de que la duración de la marcha de los vehículos colocados paralelamente no exceda de...

**a) 100 metros y 10 segundos.**
**b) 200 metros y 15 segundos.**
**c) 300 metros y 25 segundos.**

2 ¿Está prohibido adelantar en las curvas?

**a) Sí, siempre.**
**b) No, sólo en las de velocidad reducida.**
**c) Sólo a los vehículos de la tercera categoría, por sus mayores dimensiones.**

3 Si ha apreciado mal las distancias y la velocidad y está iniciando un adelantamiento que va a ser peligroso porque se acerca otro vehículo en sentido contrario, ¿qué debe hacer?

**a) Desistir del adelantamiento, reduciendo la velocidad y volviendo a mi derecha.**
**b) Aumentar la velocidad, para que la maniobra dure lo menos posible.**
**c) Advertir con el claxon al vehículo al que estoy adelantando, para que se detenga y poder hacer la maniobra fácilmente.**

4 Usted va a adelantar por la derecha al camión de la segunda fotografía. ¿Es correcto?

**a) Sí, porque el carril por el que circulo está libre y mi velocidad es más elevada.**
**b) Sí, porque es un vehículo pesado con velocidad limitada.**
**c) No, porque está prohibido realizar el adelantamiento por la derecha.**

5 Los adelantamientos, ¿deben hacerse siempre a velocidad elevada?

**a) Sí, porque es una de las condiciones necesarias en la maniobra de adelantamiento.**
**b) No es necesario realizarlos siempre a velocidad elevada, ya que dependerá de la que desarrolle el vehículo adelantado.**

6 ¿Qué marca vial en la calzada le impide el adelantamiento?

**a) Las líneas longitudinales continuas.**
**b) Las línas longitudinales discontinuas.**
**c) Las marcas blancas transversales.**

**SOLUCION**

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



No debemos olvidar que la visibilidad puede quedar reducida también por condiciones climatológicas: niebla, nieve, lluvia, deslumbramiento por el sol; o por circunstancias del propio tráfico.

**Espacio.** Para poder realizar un adelantamiento debemos disponer, al menos, de la mitad del ancho de la calzada, e incluso, según el artículo 30, b), de espacio para pasar holgadamente.

Comprobaremos también el espacio de que disponemos hacia adelante cuando nos aproximemos a una zona sin visibilidad, o en la que estuviera prohibido adelantar por señales, para evitar terminar la maniobra rebasando la línea longitudinal continua.

**Señales.** Las que nos prohíben realizar un adelantamiento son: la vertical de adelanto prohibido y la marca vial línea longitudinal continua.

La señal vertical es más fácilmente observable a distancia, máxime cuando también la tengamos en el lado izquierdo de la calzada. Más difícil es observar la línea longitudinal continua, aunque nos lo facilitan la línea discontinua, cuando la separación entre sus trazos es menor, o las flechas de retorno al carril derecho, situadas aproximadamente en el eje de la calzada, apuntando hacia la derecha, que nos anuncian la proximidad de una línea continua.

**Vehículos delante del que se va a adelantar.** Antes de iniciar un adelantamiento debemos observar si hay vehículos delante del que vamos a adelantar y, si así fuera, la distancia a que se encuentran unos de otros, pues si así no lo hiciéramos, las previsiones realizadas para adelantar a un solo vehículo resultarán erróneas, viéndonos quizás obligados a desistir de la maniobra que queríamos realizar.

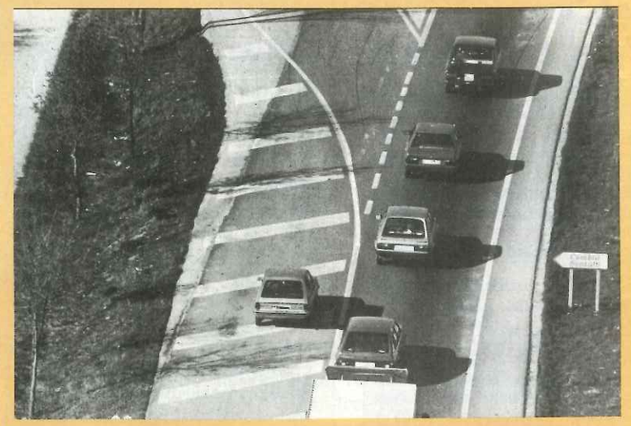
**Vehículos en sentido contrario.** Antes de desviarnos al carril izquierdo, debemos observar si existen vehículos circulando en sentido contrario. Si así fuera, calcularemos si la distancia a que se encuentran y la velocidad con que se aproximan nos van a permitir realizar el adelantamiento.

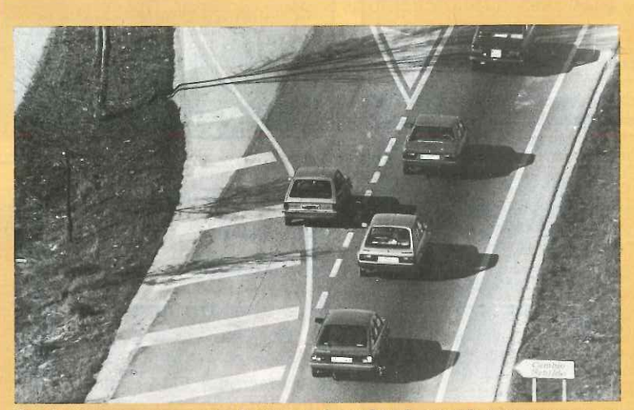
En caso negativo, nos mantendremos en el carril derecho, para no crear una situación de riesgo y, si por error o mala observación ya nos hubiéramos desplazado, el Código de la Circulación nos impone disminuir la velocidad y volver a nuestra derecha, desistiendo de hacer la maniobra que pretendíamos.

**Alfonso ALVAREZ AGUDO**

## la locura del mes

***Un vehículo rebasa la caravana por la izquierda, pisando las franjas oblicuas rodeadas por línea continua, que no se pueden rebasar (art. 174 a) del Código de la Circulación).***





***Puede pensarse que pretende tomar el cambio de sentido (tampoco en este caso puede rebasarse la zona antes señalada).***

***Lo que en realidad pretende es realizar una maniobra de adelantamiento, que parece va a seguir por las franjas. Su infracción al Código es clara...***

## AL RALENTI

● La DGT está probando distintos sistemas para el envío, en directo, de imágenes desde un helicóptero al Centro de Control, con el fin de tener información visual del estado de la circulación en las carreteras de acceso a Madrid.

● La DGT ha inaugurado en Barcelona un segundo Centro de Información (teléfono [93] 421 33 33) que, junto con el de Madrid [91] 742 12 13), dará cuenta al usuario del estado de las carreteras, itinerarios alternativos y facilitará asistencia mecánica y sanitaria.

● Las autopistas españolas podrían bajar sus tarifas si se produjera una mayor utilización por parte de los conductores, según ha manifestado Luis Vericat, presidente de Autopistas Vasco-Aragonesas.

● Para este mes de mayo está prevista la apertura de la variante de Alcalá de Henares (Madrid) en la carretera N-II.

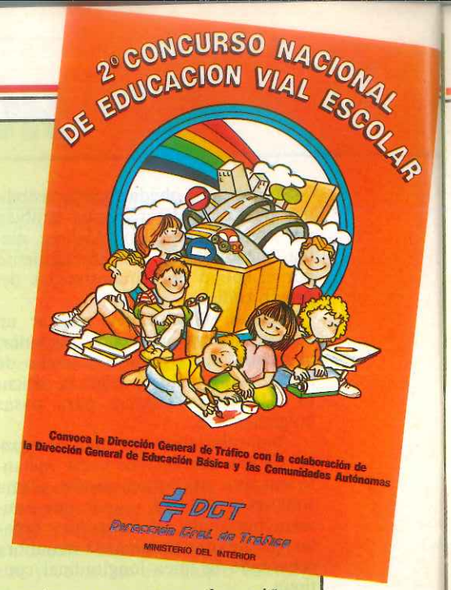
● El ovetense Ignacio Quirós, «loco por los coches», ha conseguido que, a partir de junio, Asturias tenga un Museo del Automóvil, para el que aportará su colección particular de más de un centenar de «viejos cacharros».

● El MOPU y el INEM han firmado el cuarto convenio de colaboración que dará empleo a unos 15.000 trabajadores. Buena parte de ellos se dedicarán a la mejora de carreteras, para lo que se han presupuestado 744 millones de pesetas.

● La Asociación de Ayuda en Carretera ha elegido como locutor del año a Antonio Herrero, de Antena 3, por su trabajo en el programa «Especial motor en marcha».

● Gigantescos diplodocus de cemento armado jalonan cada cien kilómetros la autopista que va desde Los Angeles al desierto de Nevada, invitando al viajero al descanso. Además, la cola del antediluviano está acondicionada como tobogán, mientras que en el vientre hay un bar.

## Educación vial en la escuela




La Dirección General de Tráfico, en colaboración con la de Educación General Básica y las Consejerías de Cultura y Educación de las Comunidades Autónomas, han convocado el II Concurso Nacional de Educación Vial Escolar para el curso 1985/86.

A este concurso se ha incorporado el de «Dibujo infantil y juvenil sobre circulación vial», que venía desarrollándose independientemente.

El certamen educativo, en el que la participación tendrá carácter colectivo, consistirá en la elaboración de una publicación en forma de periódico, revista gráfica, periódico mural o boletín, confeccionado por grupos de alumnos con la asistencia del profesor.

Desarrollado en tres fases —provincial, autonómica y nacional—, se han establecido premios, tanto para los niños como para sus profesores y centros escolares, que van desde cámaras fotográficas, bicicletas y máquinas de escribir, hasta ordenadores, televisores, e incluso un viaje turístico por España y dos coches.

Las bases del concurso pueden solicitarse en todas las jefaturas provinciales de Tráfico.

## Guadarrama: travesía premiada

La localidad madrileña de Guadarrama ha recibido el primer Premio Nacional Conde de Guadalhorce, que concede el MOPU a aquellas poblaciones cuyas travesías están mejor acondicionadas y presentan un aspecto más hermoso.

En el caso de este bello enclave serrano, el Ayuntamiento había invertido 30 millones de pesetas en la pavimentación y acondicionamiento de los arcenes de la travesía, mientras que la DGT realizó su señalización y la instalación de un conjunto semafórico automatizado por un valor de 50 millones.

## Formación profesional y automóvil

Los fabricantes de automóviles se están preocupando, cada vez más, de que las escuelas de Formación Profesional formen verdaderos expertos del ramo.

Por un lado, Citroën Hispania ha convocado el III Concurso «Juventud-86», destinado a los alumnos de los últimos cursos. El campeón del año anterior representó a España en el Concurso Internacional de Formación Profesional celebrado en Osaka (Japón), en octubre del pasado año.

Por su parte, General Motors España viene donando a los centros de Formación Profesional piezas, motores e incluso vehículos completos, que sirven como material didáctico para las prácticas de taller.



## Semáforos blindados

Miguel Garrote

El Ayuntamiento de Utrera (Sevilla) ha procedido al blindaje de algunos de los semáforos de la ciudad para evitar el constante destrozo de que vienen siendo objeto por parte de algunas personas desaprensivas.

En el caso de algunas zonas, la reposición de los cristales es diaria, por lo que se ha tenido que recurrir a este procedimiento «casero» a pesar de que, según reconocía un responsable del Area Técnica, sea poco elegante y ortodoxo.

## 50 años de buen conductor

El pasado mes de abril, y coincidiendo con el paso por Zaragoza de la exposición itinerante del I Concurso Nacional de Educación Vial, Eulogio Colell y Rosell, de setenta y un años, recibió de la Jefatura Provincial de Tráfico un diploma por haber cumplido medio siglo como conductor ejemplar. En el mismo acto fue felicitado personalmente por el gobernador civil.

Don Eulogio, un apasionado de la mecánica y el volante —como él mismo nos lo cuenta emocionado—, comenzó sus «pinitos» como herrero en su pueblo natal de Bellvis (Lérida) y, después de muchas visicitudes, entre las que hay que destacar tanto su colaboración en la instalación de los antiguos gasógenos como la fabricación de un camión a partir de la chatarra de un autobús, pasó a ser director y propietario de una autoescuela en Zaragoza. En la actualidad, sus cuatro hijos le siguen los pasos al frente de sendas autoescuelas.

## Azul: pare el motor

A los universales colores rojo, ámbar y verde de los semáforos se está añadiendo, de forma experimental en algunas ciudades europeas, una cuarta tonalidad: el azul.

Concretamente, en la ciudad suiza de Berna se ha montado un dispositivo, mediante el cual el azul se enciende simultáneamente con el rojo cuando la retención va a ser superior a diez o doce segundos, y es indicativa de que es conveniente desconectar el motor. Cuando se apaga la luz azul, el conductor tiene tres segundos para prepararse a reanudar la marcha.

Según algunos cálculos realizados en Berna, con 110 semáforos podrían economizarse unos dos millones de litros de combustible, al tiempo que se reduciría la emisión de gases nocivos en 600 toneladas.

## Oficina de Tráfico en Gijón

Gijón cuenta, desde fecha reciente, con una oficina de Tráfico, dependiente de la Jefatura Provincial, con lo que se cumple un doble objetivo: por una parte, se descongestiona el trabajo centralizado en Oviedo y, por otra, los gijoneses no tendrán que desplazarse a la capital del Principado para realizar cualquier tipo de trámites. En el teléfono 35 08 42 le informarán de cualquier duda.

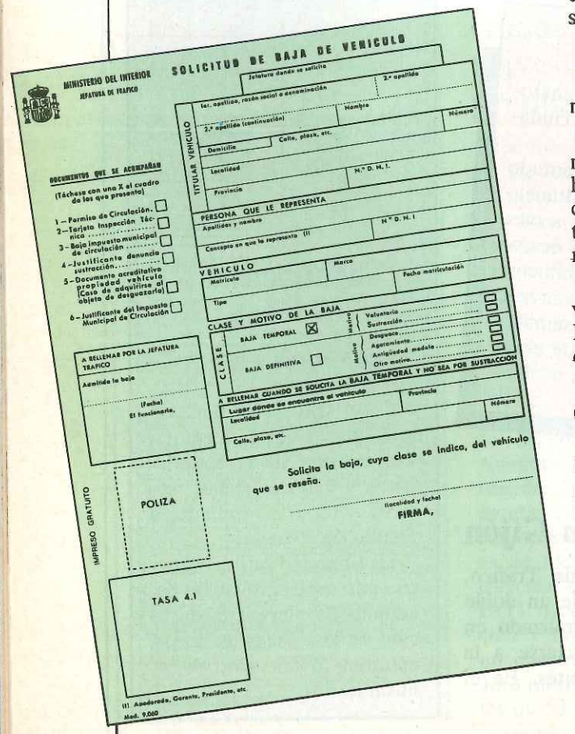
## Matrículas nuevas

Los vehículos matriculados a partir del 18 de octubre de este año llevarán unas placas con determinadas características fotométricas y colorimétricas; asimismo, tendrán grabado el escudo de España.

La finalidad que se persigue con esta innovación es, además de alargar la duración de las placas, evitar la continua falsificación de las mismas.

Miguel GARROTE

# Baja temporal de un vehículo



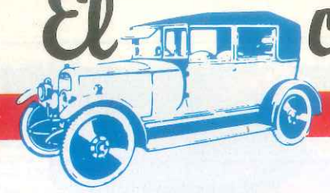

SI usted desea dar de baja temporal un vehículo automóvil, remolque, o semirremolque cuyo peso máximo autorizado exceda de 750 kilos, por retirarlo temporalmente de la circulación o por sustracción, lo deberá solicitar en la Jefatura Provincial de Tráfico que corresponda a su domicilio legal, aportando para ello la siguiente documentación:

1. Impreso de solicitud, debidamente cumplimentado.
2. En dicha solicitud deberá adjuntar la tasa reglamentaria.
3. Permiso de Circulación y Tarjeta de Inspección Técnica. En el supuesto de una sustracción de la que también haya sido objeto la documentación (Permiso de Circulación y Ficha Técnica), deberá aportar documento acreditativo de la denuncia de la sustracción y fotocopia del mismo.
4. Documento Nacional de Identidad del titular del vehículo y fotocopia del mismo, por anverso y reverso. En caso de no comparecer el titular, deberá ser reconocida su firma.
5. Recibo de pago del Impuesto Municipal de Circulación correspondiente al año en curso.
6. Cumplimentar los impresos de baja a efectos del Impuesto Municipal de Circulación, que se entregan conjuntamente con el impreso de solicitud de baja temporal.
7. En la solicitud deberá indicar inexcusablemente la localidad, calle y lugar donde se encuentra el vehículo, a efectos de su precintado, en el supuesto de que la baja sea voluntaria. Si se trata de baja por sustracción, deberá aportarse el correspondiente documento acreditativo de dicha sustracción.

**NOTA.**—Han quedado suprimidos los abonos de pólizas.



# El chalado y su cacharro



## El macho hispánico

Se consumía la tarde clara, dominguera, llena de efluvios primaverales, mientras la familia Asecas retozaba feliz por la pradera serrana.

**—Vámonos, o nos pillará la caravana.**

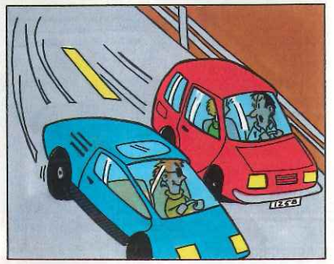
**—Pepe, hijo, qué prisas. Con lo a gustito que se está aquí.**

Pero órdenes son órdenes. En un santiamén levantaron los «reales de la feria» y llamaron a los niños a los que, por cierto, hacía rato que no se les oía. Comparecieron éstos sumisos, cabizbajos, con un aspecto deplorable. Enriqueta ahogó un grito mientras contemplaba a su hija, a quien por la mañana vistieron de blanco inmaculado, convertida en un auténtico «boina verde».

Se pusieron, pues, en camino con el fin de evitar la caravana y se encontraron de bruces con la temida serpiente de metal, cuyos integrantes habían tenido probablemente el mismo barrunto que Pepe.

Con las últimas luces entraban ya en la ciudad. El coche de los Asecas rodaba por el tercer carril, con inusual prudencia, guardando la distancia de seguridad. Detrás, a pocos centímetros, se había incorporado un deportivo que pedía paso con insistencia, alternando un claxon con la tonadilla de «La cucaracha» y potentes ráfagas de halógenos. Pepe masculló una piadosa grosería pero, como quien dice, ni se inmutó. Los niños dormían apaciblemente.

De improviso, el deportivo se cambió al carril de la derecha, rugió a la altura de ellos y, de un volantazo, se cerró delante mismo de los morros de Pepe, proporcionándole, por ende, un susto morrocotudo. Un poco más adelante, la gran marea de coches se detuvo ante el primer semáforo, ocasión que aprovechó nuestro personaje para salir del coche, hecho un basilisco.



La ventanilla del deportivo estaba abierta y por allí se coló la izquierda de Pepe. El sonido de la bofetada amortiguó el ronroneo cansino de los motores, mientras el agredido murmuraba —más suave que la mantequilla— que él no había hecho nada. Pepe se cebó en un vértigo de cachetes e improperios hasta que los automovilistas vecinos comenzaron a increpar su actitud belicosa.

**—¿Es que no han visto que por poco nos mata?** —protestó incomprendido.

Aún como un flan, regresó a su coche. Su mujer lloraba, Pepín estaba hecho un ovillo en el suelo (¿se había caído o se escondía asustado?), y Flori seguía dormida.

Se abrió el semáforo y los automóviles reanudaron la marcha, pero el deportivo seguía allí, delante de ellos, impidiéndoles el paso. Enriqueta subió de volumen la llorera.

**—Dios mío, Pepe, ¡¡¡lo has matado!!!**

Pepe intentó pasar al otro carril, momento en el que el agredido del deportivo aprovechó para cerrarle de nuevo el paso, derrapando y perdiéndose a toda velocidad por una calle adyacente.

**—¡Que lo he matado?, ¿has visto qué «pirula» me ha hecho? ¡Lo voy a denunciar!**

**—¿Vas a denunciar que le has pegado?** —le cortó Enriqueta con amargo cinismo.

El «macho hispánico» se arrugó y no se volvió a hablar más del asunto; ni siquiera Pepín que, sin embargo, supo hábilmente cambiar de tercio:

**—Papá, ¿me llevas al Rastro el domingo que viene?**

**Nacho DE LA RIOJA**

## Conductor de pocas luces

El término inglés «conspicuity» viene a significar, en lenguaje de tráfico, la aptitud para hacerse ver, la perceptibilidad, y se utiliza con frecuencia en los países anglófonos en sus campañas sobre la necesidad de hacerse notar y ver un vehículo —y no sólo por la noche—, de modo que la posición, velocidad y cambio de situación de los vehículos puedan ser observadas con antelación suficiente.

En España, país en general de climatología benigna y amplio tiempo de luz solar, no existe la costumbre de otros países europeos de encender las luces de cruce, durante el día, en cuanto la visibilidad se ve mínimamente disminuida por lluvia, niebla o condiciones sombrías aunque sea levemente, pues aquí muchos conductores creen que tal alumbrado es para ver ellos y, en el mejor de los casos, circulan con el alumbrado de posición, no siendo conscientes de la importancia de hacerse ver, de ser percibido.

En las carreteras españolas, a los pocos conductores que hacen uso del alumbrado en tales condiciones se les llama la atención por parte de otros para que apaguen el alumbrado, pensando que lo llevan así involuntariamente.

Las luces de cruce cumplen, en este sentido, la misma finalidad que el alumbrado que podemos denominar «pasivo», el destinado a que nos vean (pilotos traseros, luces de intermitencia, etcétera), cuando aquéllas se utilizan en circunstancias en que la visibilidad se ve disminuida, tanto para percibir claramente, a través del retrovisor, los vehículos que circulan detrás de nosotros como a los que circulan en sentido contrario.

En algunos países, como Francia, incluso se ha llegado a experimentar, de cara a hacerlo obligatorio, la utilización del alumbrado de cruce en ciudad con carácter general, durante la noche, aun cuando la vía esté perfectamente iluminada con alumbrado público. En el mismo sentido, la obligación de que las motocicletas y ciclomotores lleven encendido tal alumbrado durante el día explica claramente esa exigencia de hacerse ver, de ser perceptible en la mayor medida posible.

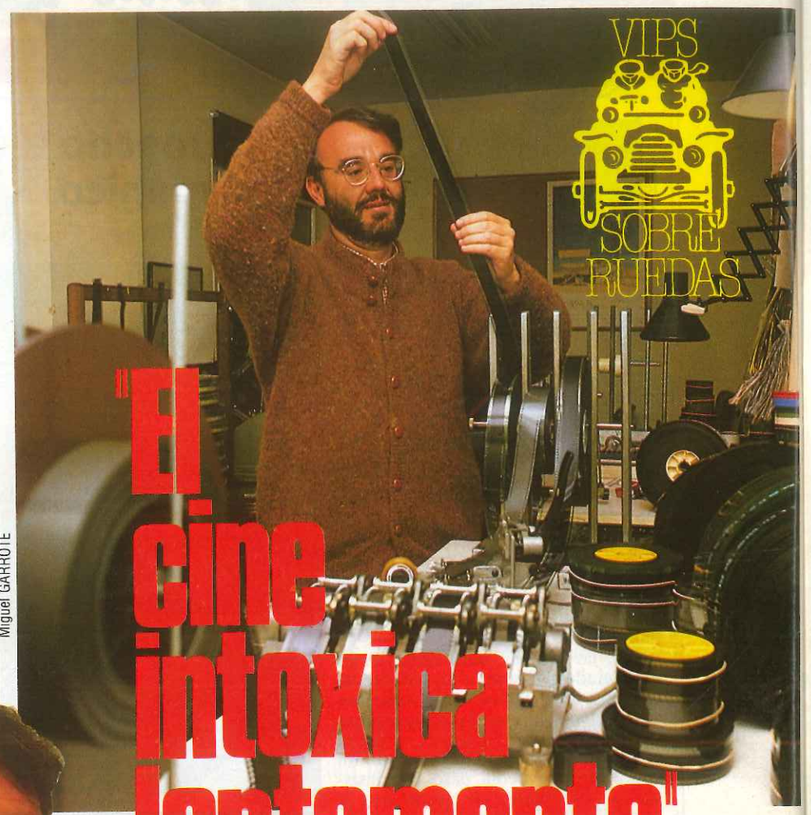
**Mr. ROAD SAFETY**

VIPS SOBRE RUEDAS

# "El cine intoxica lentamente"

## Manuel Gutiérrez Aragón, el creador de la fantasía

Miquel GARROTE


Miquel GARROTE

HABLA mudita», «El corazón del bosque», «Maravillas», «Demonios en el jardín», «La noche más hermosa», «Feroz»... Estas son algunas señas de identidad de Manuel Gutiérrez Aragón, un cántabro que iba para filósofo, quiso ser periodista y acabó enrolado en el séptimo arte porque no sabía en qué entretenerse por las tardes. En la actualidad es uno de los más prestigiosos guionistas y directores del cine español.

—¿Cómo puede llegar un licenciado en Filosofía y Letras a sentarse en una silla para dirigir?

**—La carrera de Filosofía la abandoné a falta de dos asignaturas. Mi máxima ilusión era ir a Madrid, para ingresar en la Escuela de Periodismo. Me sobraba tiempo, por lo que decidí matricularme en Cinematografía. Más que nada, para ver películas gratis, sobre todo las que la censura prohibía pasar en público.**

—¿Tu única motivación era ver cine gratis?

**—Sí. Además, por las tardes no sabía qué hacer y aquello me entretenía. Es posible que creara una nueva asignatura: la de espectador. Pero mi ingreso no fue fácil.**

Gutiérrez Aragón hizo buena la relación, secundaria si se quiere, entre el celuloide y un escritor vocacional.

**—El examen consistía en redactar un guión de cine. Supongo que por mi facilidad en la escritura debió gustar lo que allí se me ocurrió. El caso es que muchos compañeros se molestaron porque pensaban que estaba ocupando el puesto de algún alumno con verdadera vocación.**

Superado el examen, toma su plaza y comienza a formarse el guionista que, en principio, se sintió atraído por la dirección cinematográfica.

**—Tras analizar las distintas vertientes, entendí que lo único divertido era ser director. Incluso trabajar como actor me parecía una castaña. Así me inicié en esta profesión, un veneno que intoxica lentamente.**

Prentendió destacar en el mundo del celuloide y los pasos obligados eran promocionarse escribiendo guiones o realizando cortos antes de su primera dirección. Dos labores de creación que siempre le han gustado.

**—No sólo no me desagradó escribir guiones, sino que hasta hoy mismo soy, por lo general, autor o coautor de los de las películas que dirijo.**

—¿Cuáles son tus fuentes de inspiración para inventar una historia que despierte el interés del público?

**—En realidad, nunca sé cuál es el momento originario. Aunque me encasillan en el mundo de la fantasía, lo cierto es que me inspiro en hechos reales, triviales si se quiere, pero siempre plenos de realismo.**

### Seco, cortante y literario

La producción de Manuel Gutiérrez Aragón ha sido extensa como guionista. Desde «Corazón solitario» en el 71, hasta «Las truchas» en el 77. Y alternando la función de coguionista y director, comienza en 1973 con «Habla mudita», para culminar con «Demonios en el jardín», y la que pronto se estrenará, «La mitad del cielo», donde intervienen sus actores preferidos: Angela Molina y Fernando Fernán Gómez.

La crítica especializada califica a Gutiérrez Aragón como un guionista seco, cortante, al mismo tiempo que novedoso. Su cine es rico en simbolismo, pleno de carácter literario. Siendo discutido en nuestro país, más allá de los Pirineos ha conseguido numerosas distinciones.

**—Sí. Ya las tengo de todos los colores. Creo que premiar a un director es también premiar a una película, y a todos los que en ella han trabajado. De todos modos, no hay que ser demasiado vanidoso, porque los festivales siempre tienen una lista de películas premeditadamente ganadoras.**

—¿Qué cualidades debe reunir un director de cine?

**—Ante todo, un gran poder autocrítico y saber aprovechar los medios disponibles para un resultado óptimo. Además, instinto creador y fortaleza física. Algo esencial también es la capacidad de comunicación para entenderse con las numerosas personas que trabajan alrededor.**

### «El público está cambiando»

—Las tendencias cinematográficas dividen el séptimo arte en dos grupos, en función de la repercusión en la taquilla: las películas populares y el llamado cine de autor. ¿A quién te diriges cuando preparas un guión o diriges una película?

**—En realidad, he hecho de todo. Considero que el público está cambiando. Ahora acepta con más gratitud los géneros que antes resultaban difíciles de vender. El nuevo espectador, el de quince a veinticinco años, exige rigor, perfeccionismo y seriedad.**

—¿Piensas que el gran público es consciente de que hubo un responsable de cada plano, de la luz o la interpretación?

**—Cuando existe identificación con lo que ven en la pantalla toman menos conciencia del trabajo del director. Si, por el contrario, la película resulta mala, llueven las críticas. A nivel técnico, tan sólo los especialistas se dan cuenta de un salto de eje, un plano fuera de lugar o cuestiones similares.**

—¿Has ocupado una butaca de manera anónima en una sala observando las reacciones ante alguno de tus trabajos?

**—Pocas veces me apetece vivir esa experiencia. He comprobado, no obstante, que la gente de Tokio reacciona igual que la de Madrid. Es un fenómeno psicológico de interés en cuanto al efecto de mis películas.**

Antonio DE BENITO

*Un pequeño descanso en el rodaje de su última película, «La mitad del cielo».*

—¿Asumes la crítica con deportividad?

**—Lo peor de las críticas es que siempre llegan cuando el trabajo no tiene arreglo. A nivel personal, he sido bien tratado.**

A pesar de que Manuel Gutiérrez Aragón ha sido destacado en diversos certámenes internacionales, tiene una curiosa teoría sobre la falta de mercado de la producción española en el ámbito internacional:

**—He comprobado que el problema está en la cultura española, más que en la calidad de nuestras producciones. En contra de lo que se podría suponer, a España se la sigue identificando con Cristóbal Colón, «El Cordobés» o los impetuosos latinos. De tal modo, el europeo, y no digamos el americano, no es capaz de entender el estilo de la sociedad española, y por supuesto, menos aún nuestro cine.**

Así es Gutiérrez Aragón, un director con futuro, admirador de Renoir, Víctor Erice y la nueva ola vanguardista. Su mayor ambición es la continuidad en el difícil arte de la Cinematografía. No es poco.

**Pedro Pablo SAN MARTIN**

### *Tranquilidad y paciencia, su lema al volante*

Manuel Gutiérrez Aragón obtuvo su permiso de conducir a la primera. Pero a pesar de mostrar habilidad a los mandos de su vehículo, prefiere que lo lleven: «Para todo soy un poco vago, pero para sentarme al volante y conducir cientos de kilómetros aún mucho más».

La principal relación que une al director de cine con los automóviles viene dada por las enormes caravanas que trasladan para los rodajes. Incluso las circunstancias le han obligado a vivir durante algunos días en las turísticas «roulottes», donde asegura que se descansa de maravilla. «Cuando es cuestión de trabajo hay que amoldarse a todo. Si me toca dormir en un camión, como si es necesario dormir en ruta. Todo se da por bien empleado.»

Y es que su profesión le obliga a recorrer de continuo las rutas españolas. El automóvil se convierte en un arma de trabajo, aunque por lo general él dedica el viaje a la contemplación mientras algún compañero pone empeño en la conducción. «En las ocasiones en que me he visto obligado a conducir, he comprobado que aún quedan sueltos por las carreteras algunos temerarios que van jugando con su vida. Mi filosofía del coche es muy clara: con tranquilidad y paciencia el viaje se hace mucho más corto. Ya que la red de carreteras aún es bastante insegura, es deber de los conductores el esmerarse por hacerlo bien.»

A Gutiérrez Aragón aún no se le ha ocurrido un guión con el automóvil como protagonista, pero todo llegará. «Siendo uno de los fenómenos más generalizados en la sociedad actual, no estaría de más que se realizaran algunas películas sobre seguridad en las carreteras, atendiendo a los factores psicológicos que presionan a los conductores. En realidad, el tráfico es algo cotidiano a lo que no prestamos la atención que mereciera.»

Luis DEL VAL

## EL DIVAN DE LOS TORPES

*De todos los inventos que ha llevado a cabo el hombre blanco, el más inútil ha sido el tostador de pan y el más ingenioso, sin lugar a dudas, el automóvil.*

*Buena prueba de ello es que nadie reclama el derecho de la paternidad del tostador de pan, mientras son numerosos los ilustres nombres que se disputan la gloria de haber intervenido en la historia del automóvil.*

*Gentes de torpeza solemne, como yo, que en cuestiones tecnológicas apenas hemos pasado de la comprensión del tornillo y el entendimiento aproximado sobre lo que es una tuerca, hemos aprendido a conducir este artilugio, prueba irrefutable de su sencillez y de lo listísimos que son los fabricantes.*

*De no ser por el automóvil, la gente torpe seríamos unos frustrados, unos parias sociales sin ningún atisbo de reinserción. Despreciados en nuestro hogar por no saber programar el vídeo; humillados por nuestra mujer, que ha comprobado que lo único que sabemos de la electricidad es que hay que pagar los recibos; marginados en la comunidad de vecinos ante las apabullantes muestras que hemos dado de analfabetismo fontanero en más de una ocasión, y, en fin, desdeñados por nuestros compañeros de oficina que observan, displicentes, nuestra ineptitud para cambiar la cinta de la máquina de escribir, iríamos camino de la depresión y quién sabe si del suicidio.*

*Menos mal que sabemos conducir. Toda la inseguridad acumulada a lo largo del día desaparece al sentarnos ante el volante y poner en marcha el motor. Es más, cuando desembragamos, tras meter la primera, y el coche se mueve volvemos a recuperar la confianza en nosotros mismos.*

*Naturalmente lo ignoramos casi todo de esa parte del maletero que está llena de tubos, cables, ventiladores y batería, es decir, de ese maletero que está repleto de cosas pringosas y grasientas, pero tampoco hemos estudiado anatomía y hacemos el amor.*

*Conducir no deja de ser un cierto acto amoroso, una comunicación recíproca, una cooperante búsqueda del placer. Ser torpe no quiere decir ser insensible, y notamos el esfuerzo en la pendiente, la alegría en el llano, la sujección en las curvas, la respuesta en la aceleración, la obediencia disciplinada en el frenado.*

*En este tipo de relación puede surgir también el gatillazo, pero siempre es culpa de la pareja, no de nosotros, lo cual es un alivio.*

*Lo que ya no es un alivio es tener que llevar a nuestra prenda adorada al hospital. Digo hospital, porque los talleres cada día se parecen más a las clínicas de lujo. Te recibe un señor embutido en una inmaculada bata blanca y ya no sabes si estás delante del mecánico o del endocrinólogo. Comienza a rellenar una ficha y no te extrañaría nada si te preguntara si el coche ha pasado ya el sarampión. Y lo peor es cuando, tras echar un vistazo, mueve la cabeza de un lado para otro y te comunica con tono doctoral que hay que hacerle un chequeo.*

*Chequeo significa que, al ir a recoger el automóvil, nunca llevarás encima dinero suficiente y tendrás que extender un cheque. De ahí viene la palabra chequeo, en contra de lo que opinan la mayoría de los filólogos.*

*Pero, eso sí, recuperas tu justificación de hombre moderno, y más caros son los psiquiatras.*

*Mientras las otras máquinas nos sumen en la perplejidad, nos colocan al borde del misterio y, por tanto, nos inquietan, la máquina automovilística nos devuelve el sosiego a los torpes. He aquí una tecnología familiar, cercana, afectuosa. Sabemos dónde está el tapón de la gasolina e incluso poner la calefacción. Ordenamos que le cambien el aceite con la misma seguridad que los expertos y, aunque durante mucho tiempo creímos que el señor Delco era un individuo que fumaba en pipa y, extrañamente, tenía algo que ver con la industria, nadie duda de nuestros conocimientos.*

*La gente más burra del planeta hemos aprendido a conducir. No es un mérito nuestro, claro, sino que hay que anotarlo en quienes inventaron el ingenio. La aviación ha hecho nuestra vida más cómoda, pero el automóvil la ha cambiado. Sí, puede ser nuestro ataúd, pero es también la libertad de muchos momentos. Hace miles de años el hombre, que era nómada, se hizo sedentario. Muchos siglos después, aquel ancestro de emigrante perpetuo se recuperó gracias a la anécdota del automóvil.*

*¿Anécdota? Es posible que, a estas alturas, sea ya una categoría.*




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.

PEGASO

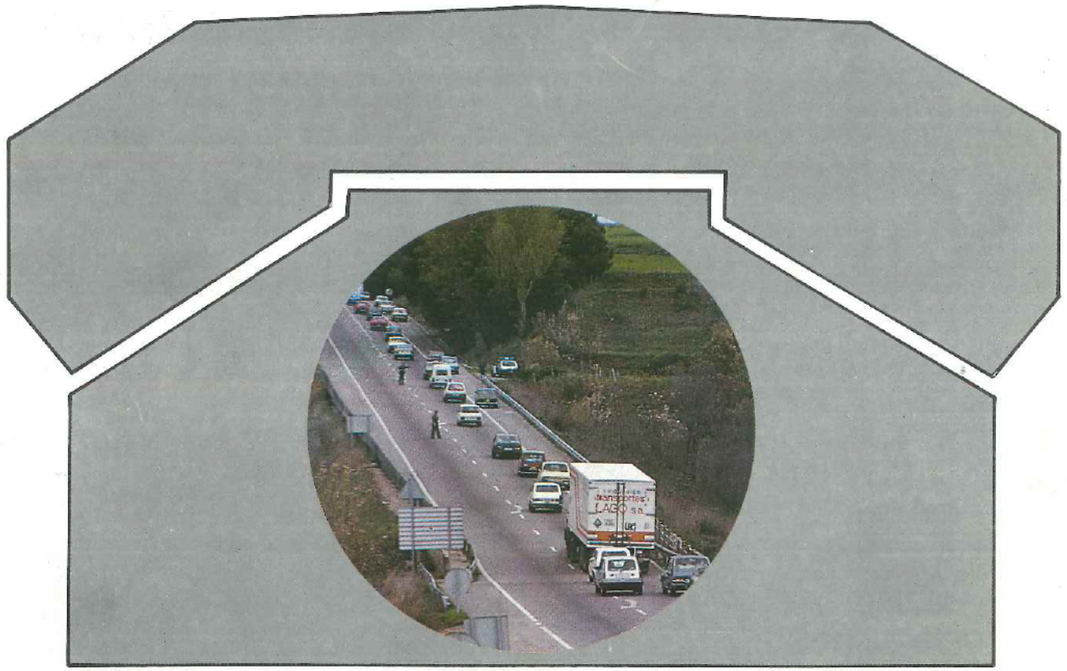
Gente que sabe lo que hace.

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

| CARACTERISTICAS | PEGASO 1234 T | MERCEDES 1933S | IVECO 190.33 TURBO STAR | VOLVO F12 | VOLVO F12 | DAF FT3305DKX | MAN 19321FLT | MAN 19361FLT | SCANIA R112 MAC | RENAULT DR 320T |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MOTOR ALIMENTACION | INTER-COOLING | TURBO | INTER-COOLING | TURBO | INTER-COOLING | INTER-COOLING | INTER-COOLING | INTER-COOLING | INTER-COOLING | INTER-COOLING |
| CILINDRADA | 11.946 cm³ | 14.620 cm³ | 13.798 cm³ | 12.000 cm³ | 12.000 cm³ | 11.600 cm³ | 11.413 cm³ | 11.967 cm³ | 11.000 cm³ | 11.946 cm³ |
| 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 |

ACEITE CS PEGASO, lubricante recomendado por Pegaso.

# 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.

Dirección Gral. de Tráfico

MINISTERIO DEL INTERIOR