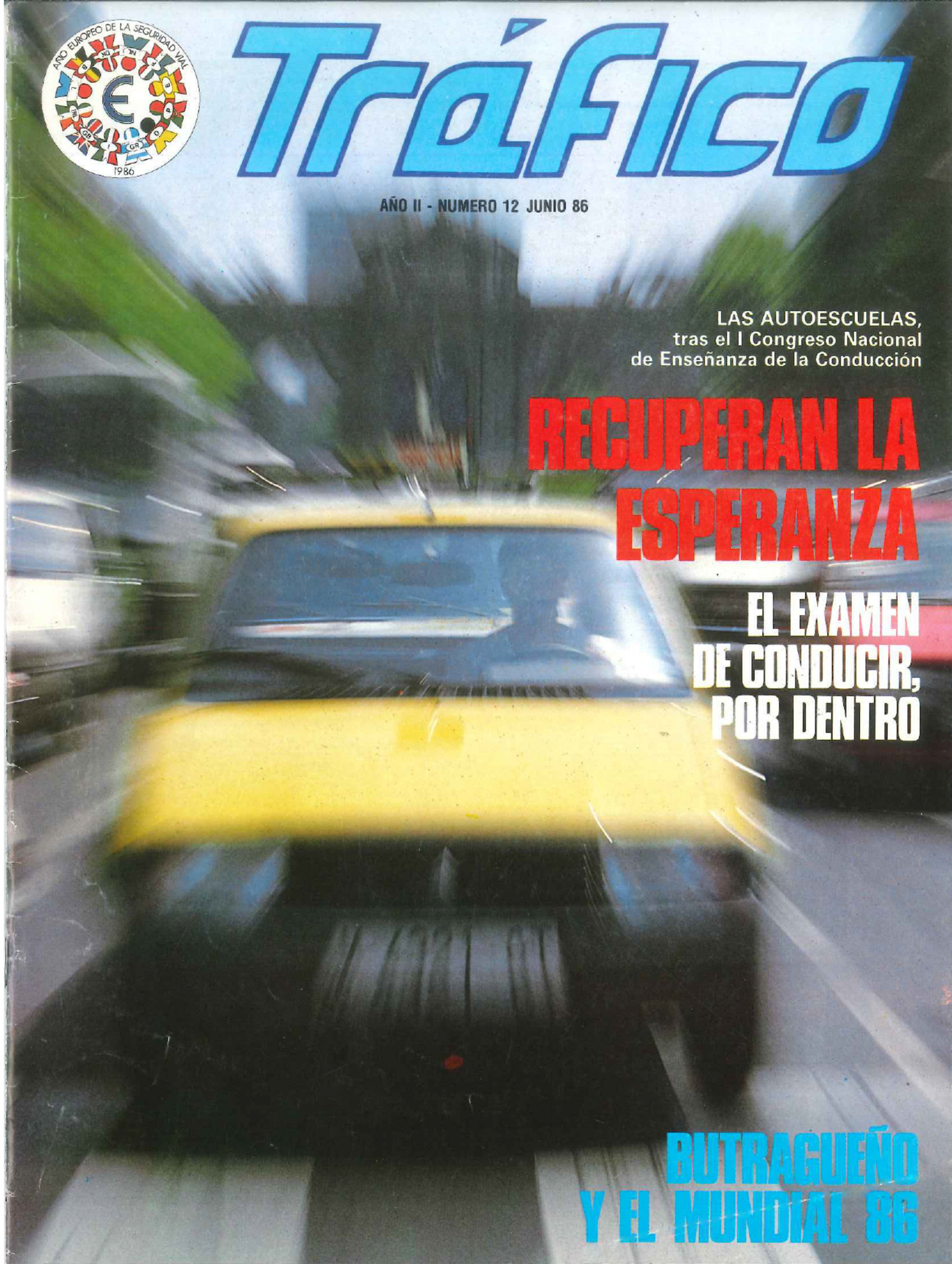


Tráfico

AÑO II - NUMERO 12 JUNIO 86

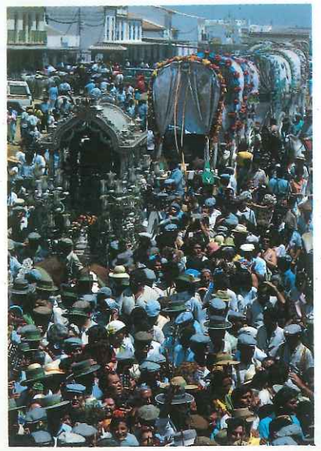
LAS AUTOESCUELAS,
tras el I Congreso Nacional
de Enseñanza de la Conducción

RECUPERAN LA ESPERANZA

EL EXAMEN DE CONDUCIR, POR DENTRO

BUTRAGUEÑO Y EL MUNDIAL 86

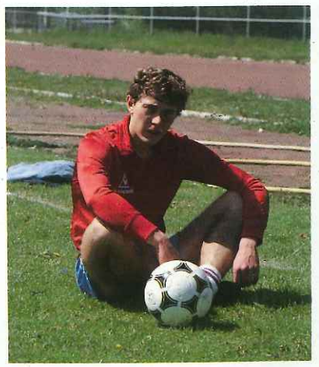
Sumario



AÑO II
NUMERO 12
JUNIO 86
Foto: MIGUEL GARROTE

CRITIQUE, SUGIERA, CENSURE 3
PASO DE CEBRA: YA NO EXISTEN LOS PASOS CEBRA 6
EDITORIAL 7
EN PORTADA: I CONGRESO NACIONAL DE ENSEÑANZA DE LA CONDUCCION 8
EL EXAMEN, A EXAMEN 15

TRAFICO DEL MOTOR
Rallyes: Riesgo y espectáculo 21
Zanini a todo gas 24
El parque automovilístico, al día . 25
Así ven el Peugeot 205 GTI 26
Viejas glorias 28



KILOMETRO A KILOMETRO: ANALISIS AL RECORRIDO ALBACETE-ALICANTE 29
CICLOMOTORES: POR UN «DOS RUEDAS» MAS SEGURO 35
EL CHALADO Y SU CACHARRO 39
FIESTA DEL ROCIO 40
DE NORTE A SUR 44
CONDUCIR MEJOR 46
VIP's SOBRE RUEDAS: BUTRAGUEÑO 48
DESDE LA CUNETA: PABLO LIZCANO 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, Luis Garrido, Charo Laiz, Juan Luis Mayoral, Alejandro Molins, Jorge Parrondo, Ramón, Carmela Rebolledò (test), Pedro Pablo San Martín, Sebastián, Antonio Zanini.
Colaboración especial: Pablo Lizcano. **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...

FRENADO Y ALCOHOL (2)...

Soy el titular de «Ediciones Fama», de Zamora, y quiero contestar por alusiones a la sugerencia que sobre «Frenado y alcohol» figura en la página 3 del número 10 de su revista.

Don Fernando Díaz, sin duda de buena fe, expone una verdad a medias, que viene a resultar una falsedad. Esta editorial no dice simplemente que la distancia de frenado en un sujeto con tasa de alcohol superior a 0.8 gramos sea mayor. Es más, dice que a priori es igual. Para demostrarlo me remito al test número 268-32 de nuestros tests de examen, en donde literalemente dice: «Aunque **teóricamente** la distancia de frenado no depende del conductor, ¿cómo será ésta en la **práctica** si el conductor conduce con una tasa de alcohol en sangre superior a 0.8 gramos?». Se da como respuesta correcta «mayor», pero no teóricamente, que se ha dado en la pregunta como igual, sino en la práctica o realidad.

Que en la práctica no sea igual, sino mayor, es una cuestión discutible, pero muy probable en el sentido que lo exponemos, puesto que la **acción del freno** bajo el pie de un sujeto con intensa impregnación alcohólica no es de idéntica eficacia que la de un sujeto en circunstancias normales. Es decir: la frenada será, sin duda, más larga en el primer caso, prescindiendo del tiempo de reacción que, por supuesto, habrá sido mayor.

Formulada la pregunta en mera teoría, todos estamos de acuerdo en que la distancia de frenado es igual en cualquier conductor y así lo sostenemos en nuestro manual. Pero en la práctica sostenemos que no lo es, puesto que la **eficacia** de los frenos por el **modo de frenar** puede ser muy distinta. Es decir, la definición de distancia de frenado se contempla siempre calculada sobre el supuesto de que accione el freno un conductor en estado físico normal, pero hay que tener en cuenta que el freno no es un dispositivo automático que tenga una eficacia objetiva independiente con sólo tocarlo o desde el mismo momento en que se toca. Si así fuera, no cabría discrepancia alguna. Pero el freno hay que saber pisarlo. Por eso tampoco tiene en la práctica la misma eficacia en todos los sujetos. La eficacia del freno y, por tanto, la distancia de frenado y la probabilidad de evitar una colisión depende, en gran medida, de la **habilidad** y **destreza** en el uso del mismo por parte del conductor. **Fabriciano Martín Avedillo (Zamora).**

... Y FRENADO Y ALCOHOL (3)

No estoy de acuerdo con la respuesta que en la revista del mes de abril se da con respecto a la distancia de frenado. Al margen de las editoriales que publican los «tests», entiendo que la distancia de frenado con una tasa de 0.8 de alcohol en sangre es mayor, debido a que bajo los efectos del alcohol los movimientos son más lentos.

Por consiguiente, una vez que empezamos a frenar y tenemos que ejercer una presión determinada sobre el freno, si bajo los efectos del alcohol los movimientos son más lentos, tardamos más en efectuar la frenada, por lo que la distancia de frenado será mayor bajo los efectos del alcohol que en estado normal. Agradecería lo volviesen a aclarar en su revista. **Jesús Moreno, profesor de Formación Vial. Leganés (Madrid).**

Respuesta para las dos cartas anteriores:

Tenemos forzosamente que reafirmarnos en algo que está suficientemente demostrado: que el tiempo de reacción en una persona con una tasa de 0.8, o más de alcohol, es siempre mayor que el de una persona en estado complementamente normal. Lo que parece totalmente imposible de definir es el modo de frenar de esa persona que ha ingerido alcohol, *del mismo modo que es imposible respecto a la que se encuentra en estado normal*. Y es que la acción de pisar el freno, como otras muchas de la conducción, podrá depender de factores como la habilidad, la fuerza, etcétera, circunstancias que dependen de *cada* conductor.

En consecuencia, nos remitimos a la contestación dada en el número 10 a la carta «Frenado y alcohol», que habrá que releer a la luz de estas consideraciones.

«CHAPUZA» EN LA N-620

Creo que fue una chapuza la obra que se hizo hace unos dos años para evitar el paso de vehículos en tránsito por la ciudad de Burgos. El tramo comprendido entre los kilómetros 3 y 12 de la N-620 —la llamada «carretera de la muerte»— tiene un firme lleno de grietas, baches, blandones, falta de señalización horizontal, etcétera, y parece un camino vecinal. Lo curioso es que estos defectos aparecieron a los tres o cuatro meses de su inauguración, lo que demuestra que no es un deterioro por uso excesivo, sino debido a una construcción defectuosa, con presupuesto reducido, escatimando la calidad y cantidad de los materiales empleados.

Por si esto fuera poco, el trazado de la mencionada vía va a desembocar directamente a las cabinas de control de peaje de la autopista Burgos-Málzaga, y si uno quiere seguir por una carretera estatal deberá retroceder y salir como si se tratara de un laberinto a Burgos-Norte, para tomar la N-I, dirección Irún, o la de Logroño, para evitarse el coste del peaje. **José Duva Milán (Valladolid).**

José Rubio.

CONVOYS EN DIAS PUNTA

Recibo habitualmente su revista y me animo a escribirles ante la observación de que parece ser se toman en serio las cartas que les remiten, aunque desde aquí expreso mis dudas sobre el uso que de ellas se hace.

La Administración se gasta una enorme cantidad de dinero de los contribuyentes, dirigida a los conductores de automóviles —sobre todo en período estival—, para tratar de lograr de nosotros una concienciación sobre el peligro que supone la carretera, sobre todo por excesos de velocidad y adelantamientos indebidos. Asimismo, tratan de lograr que no efectuemos nuestros desplazamientos veraniegos en los días denominados «punta». Pues bien: en mi desplazamiento por carretera para iniciar mis vacaciones el verano del año pasado, al circular por la carretera N-234, entre Zaragoza y Sagunto, cuál fue mi sorpresa al encontrarse en esas fechas —día 1 de julio, a las 11 ó 12 de la mañana— con un convoy militar compuesto por más de un centenar de vehículos, formando varias columnas de unos 20 ó 30 vehículos. Los tuvimos que adelantar durante más de 100 kilómetros, aumentando de esta manera el riesgo, debido a la gran lentitud de los mismos, que nos obligaba a realizar adelantamiento tras adelantamiento.

El convoy militar volvía de maniobras, según nos dijeron los propios soldados. Y me pregunto: «¿No se pueden coordinar estas salidas para que no coincidan con días tan señalados de tráfico? ¿Es que no existe coordinación y el Ejército actúa a sus anchas en estos casos? Esperando sirva para algo esta carta, les saludo atentamente. **Koldo Sola Sarabia (Bilbao).**

Respuesta: **Aunque el primer párrafo de su carta refleja una clara contradicción, no podemos negarle el derecho a pensar libremente del uso que hacemos de las cartas que nos remiten. Por nuestra parte, sólo añadir en este sentido que lo que hacemos está bien claro: publicarlas y responder a las preguntas que se nos plantean. Aquí tiene el ejemplo.**

En cuanto a la consulta que nos hace, hemos de señalarle que cualquier convoy —militar o no— no precisa autorización especial para circular si no la requiere en virtud del excesivo peso o dimensiones de lo que transporta. Sí le son aplicables, por supuesto, el artículo 99 del Código, en su apartado I, y el artículo 36. El primero dice que «el conductor de un automóvil que circule por una vía interurbana detrás de otro vehículo al que no pretende adelantar, cuidará de mantener con éste una separación prudencial que, en caso necesario, le permita detenerse sin colisionar con el mismo y que, a su vez, permita a otros usuarios la maniobra de adelantamiento». Y el artículo 36 señala: «Cuando en vías interurbanas varios vehículos de tracción animal o mecánica circulen unos detrás de otros, a velocidad igual o inferior a diez kilómetros por hora, podrán agruparse siempre que la longitud comprendida entre el primero y el último de cada grupo no exceda de 25 metros. La distancia mínima que deberá mediar entre dos grupos consecutivos será de 50 metros.»

FAROS HALOGENOS

Quisiera contestar a don Manuel Garijo, de Madrid, para decirle que me parece muy bien su queja respecto a los conductores que llevan apagadas las luces cuando más se necesitan. Pero discrepo con él sobre los faros halógenos que, piensa, deberían estar prohibidos.

Yo poseo faros halógenos y donde estén que se quiten los clásicos, pues hay mayor visibilidad en los casos que él refería. Ahora bien, sugiero, al igual que él, que se vigilen éstos y otros faros que deslumbran, sobre todo cuando salen de fábrica ya montados en los vehículos. **J. Angel Seguido. Aranjuez (Madrid)**

TRACTORES EN LOS ARCENES

En el número 10 de su revista, de abril de 1986 (página 45), publican la nota «Obstáculos a la circulación», sobre si los tractores agrícolas estacionan en los arcenes de las carreteras, impidiendo la libre circulación de todos, a la cual todos tenemos derecho.

Quiero decir que la

J. I. Rodríguez.

Constitución de todos los españoles también recoge el derecho a manifestarse, por bien de sus intereses. ¿O no? ¿Acaso no son más graves las barricadas —a veces con neumáticos, coches, etcétera, ardiendo—, camiones cerrando el tráfico totalmente, taxistas, etcétera?

Incluso en nuestra vecina Francia hay experiencias de cómo actúan los agricultores para defender sus intereses. Por lo tanto, quiero decirles que veo una gran discriminación para con este sector, vapuleado en todas partes. **Pablo M. Gama (Valladolid).**

Respuesta: **Precisamente es nuestra Constitución la que, en el número 2 de su artículo 21, desarrollado por Ley Orgánica 9/1983, de 15 de julio, establece que «en los casos de reuniones en lugares de tránsito público y manifestaciones, se elevará comunicación previa a la autoridad, que sólo podrá prohibirlos cuando existan razones fundadas de alteración del orden público, con peligro para personas y bienes».**

Es obvio que los derechos de manifestación y reunión no pueden ejercitarse atentando contra los derechos de los demás ciudadanos, igualmente protegidos, como son su seguridad y libertad de circulación. Como usted sabe, suele decirse que la libertad propia se encuentra limitada por la libertad de los demás, debiendo armonizarse los derechos de todos los ciudadanos.

AVISO DE UN PELIGRO

Quisiera avisar sobre un gran problema que se le puede presentar a cualquier conductor que circule por la carretera Nacional I, Madrid-Irún, y pedir una solución.

Aproximadamente en el punto kilométrico 90,300, poco después de atravesar el pueblo de Robregordo, hay un carril para vehículos lentos, lo que es normal en la zona. El problema radica en el final de este carril. Por lo general, estos finales tienen señalización vertical o marcas viales de «peligro».

BUZON ESPECIAL

A la familia de María Berto

El agente de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, destinado en Valencia, Francisco García Barzano, nos remite la siguiente carta, dirigida a las familias Berto-Ruiz, Ruiz-Tolosa y Berto-Cabrera, de Gandía:

«Distinguidas familias: El motivo de la presente es expresarles la satisfacción, tanto personal como profesional, que he sentido al leer en la revista TRAFICO la carta por ustedes remitida, en la que se relata el auxilio que el pasado 23 de enero les presté y en la que, igualmente, se pide me sea comunicado que la niña María Berto Ruiz, que en aquellos momentos la trasladaban en estado grave, se está recuperando, siendo esto lo que mayor alegría me ha producido. Alegría por ella, por ustedes y, egoístamente, por mí, al ver que no fue en vano el fin que se persiguió con dicho auxilio.

En ningún momento existió por mi parte interés publicitario. Por el contrario, el móvil de la acción, como miembro de la Guardia Civil, estuvo basado en el espíritu de colaboración y de ser útil a la sociedad en la que estamos integrados y a la que con amor y orgullo servimos.

Quiero hacerles patente mi gratitud por la forma en la que resaltan mi humilde servicio y, ante todo, desear de todo corazón que la pequeña María tenga un total y pronto restablecimiento.

Respondiendo a su ofrecimiento, igualmente les indico que en mi persona tienen ustedes un incondicional amigo.

Sin otro particular y reiterando mi agradecimiento y deseos de recuperación para María, les saluda con agrado, Francisco García Barzano.»

N. de la R.: En nuestro poder obra el número particular de teléfono de este agente de la G.C., que, lógicamente, no hacemos público, y que él quiere facilitar a las referidas familias para poder ponerse en contacto personalmente.

En el caso que les expongo no se indica, de ninguna manera, el final de este carril, con el agravante de que dicho final se encuentra inmediatamente después de rebasar el punto más alto de un cambio de rasante, con lo que no se puede visualizar con anterioridad, corriendo el peligro de colisionar con la valla que delimita el borde de la carretera y caer por el terraplén que hay tras ella, ya que ni siquiera, en caso de apuro, se puede continuar por el arcén, debido a la situación de éste.

Yo creo que con una simple señal vertical de «peligro», «ceda el paso» o «estrechamiento de carretera» el problema quedaría solucionado en su mayor parte. **Angel Gómez Ortiz (Madrid)**

CARGA E IVA

Les escribo para preguntarles algo acerca de esa gama de vehículos que cada vez tiene más presencia en nuestras carreteras: los turismo-furgonetas. Legalmente creo que son furgonetas y, por tanto, su uso se supone que es industrial y, por ello, están gravados con un 12 por 100 de IVA.

Y aquí el problema: ¿Pueden llevar carga? ¿Qué se entiende por carga? ¿Y si ésta es particular —la compra de la semana en el hipermercado, por ejemplo—, lo pueden multar a uno por no llevar tarjeta de transporte? Creo que todo se arregla pagando el IVA, como si fuera un turismo, porque entonces la carga sólo se atendría a lo sujeto en la tarjeta técnica de Industria que trae de fábrica el vehículo.

Por favor, contéstenme si les es posible a estas dudas, pues creo que las sanciones, por no llevar la susodicha tarjeta pueden ascender hasta 200.000 pesetas. **Juan Sánchez Rodríguez. Puerto de Santa María (Cádiz).**

Respuesta: **Hemos de comunicarle que ni en el Código de Circulación ni en la O.M. del 16-VII-84 («BOE», del 21), existe la palabra «furgoneta». Suponemos que usted se refiere al vehículo «derivado de turismo», clasificado con el número 30 en dicha orden («versión de un tipo de turismo», que conserva sus características esenciales, incluida la parte delantera del habitáculo, destinado al transporte de cosas y que puede sustituir, eventualmente, la carga, parcial o totalmente, por personas mediante la adicicón de asientos»). Este dato se refleja en la tarjeta de inspección técnica.**

En cuanto a los datos referidos al transporte y al IVA, a quien mejor puede dirigirse es al Ministerio de Transportes y al de Hacienda, respectivamente. De cualquier forma, intentaríamos informarle más si nos concreta datos sobre su tipo de vehículo, dedicación a que lo somete, etcétera.

PARA OBTENER EL B-2

Obtuve el permiso de la clase B hace siete años y ahora me interesarían obtener el B-2. La realidad es que me han dado tantas soluciones que no sé a qué atenerme. Ciertas personas me han dicho que no tengo que cumplir ningún requisito, sino que al renovar el permiso me conceden también el B-2. Otras me han dicho que tengo que hacer un examen teórico de mecánica y otras, en fin, que además del teórico tengo que hacer uno práctico. Les agradecería me sacaran de dudas. **Antonio Sánchez. Sillada (Pontevedra).**

Respuesta: **Para obtener el permiso de la clase B-2 no será necesario que realice el examen teórico sobre normas y señales de circulación, dado que dichas pruebas ya las superó al obtener el B-1. En cambio, deberá superar una prueba teórica sobre mecánica y una prueba práctica de circulación.**

Las cartas destinadas a esta sección no deberán exceder de 20 líneas a doble espacio. Irán firmadas y consignando 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

¡¡YA NO EXISTEN LOS PASOS CEBRAS!!

Juan Luis MAYORAL ATALAYA

Sí, ha leído usted bien. Ya no existen los pasos cebras, esos pasos para peatones donde éstos tenían siempre preferencia de paso y por donde los conductores debían dejarles pasar, aunque no siempre fuese así (1). Entonces, usted se preguntará: si ya no existen los pasos de cebras, ¿por dónde cruzamos los peatones? Pues, lógicamente, por los pasos para peatones.

—Pero, señor mío, ¿no me decía usted que ya no existen los pasos cebras? ¿Y el título de esta sección? ¿En qué quedamos? ¿Paso o no paso?

—Pase. Utilice para ello los pasos para peatones.

—Oiga, ¿no se estará usted quedando con el personal?

—No, querido peatón.

Cada vez que hablo de los pasos para peatones, mi interlocutor cree ver en mí un poco de ironía y un mucho de ignorancia, unas ganas locas de que los peatones no crucen y un subconsciente de «aquí te cojo, aquí te pillo». Y no es eso.

Me explico: los técnicos —¡oh, los técnicos!— recogemos la norma internacional (ya somos europeos) sobre marcas viales y nos «inventamos» el «nuevo» paso para peatones. Bien. ¿Y en qué consiste el «nuevo» paso para peatones? Pues, dilecto peatón, el «nuevo» paso para peatones consiste en «una serie de líneas de gran anchura, paralelas al eje de la calzada y formando un conjunto transversal a la misma que indican un paso para peatones, donde los conductores de vehículos deben dejarles paso». Ahí es nada.

—Pero, oiga, ¡«eso» es un paso de cebra!

—Que no, hombre, que no. Eso es un paso para peatones. Las cebras, a Africa.

—O séase, ¿que usted me habla de pasar los peatones por unas franjas blancas, paralelas al eje de la calzada, por donde los conductores deben dejar pasar a los peatones, y eso no es un paso de cebra?

—Pues, no. No es un paso de cebra.

—Se está usted poniendo pesado, ¿eh, señor técnico?

—No. Es que usted, señor peatón, corre que se las pela, y así no se puede ir por esas calles de Dios, de los coches y de los peatones. Mire usted bien: por esas franjas cruzan los peatones y los conductores deben dejarles pasar. Pero, ¡ojo! Los peatones no tienen preferencia de paso.

—¡Atiza, señor técnico! Ahora sí que no entiendo ni torta.

—Vamos, no se impaciente. No hablo de preferencia de paso. Lo único que le digo es que el conductor debe dejarle pasar. Mire: por ahora no se dan «carnés» para peatones. Por tanto, hay que dar los mensajes, hay que imponer las obligaciones a los que sí hemos examinado: a los conductores. Por eso les decimos: «Señores conductores, cuando vean unas franjas blancas, paralelas al eje de la calzada, si cruza un peatón, deben dejarle paso.» Y para que usted, querido peatón, sepa por dónde tiene que pasar y dónde tiene preferencia de paso (tome ahí, ahora sí que tiene usted preferencia de paso), los técnicos le ponemos una señal cuadrada, con fondo azul y un peatón cruzando sobre las franjas blancas, etcétera. Ahora sí. Enhorabuena, felicidades. Esta señal cuadrada indica la existencia de un paso para peatones, en el que éstos tienen preferencia. ¿Queda claro?

Veamos: hemos quedado en que hay unas marcas en el pavimento (franjas blancas y paralelas al eje de la calzada), por las que deben pasar los peatones y en las que los conductores deben dejarles paso. Y, a la vez, a la altura de estas franjas, una placa cuadrada, azul, con un peatón en marcha, que indica a los conductores que los peatones tienen preferencia de paso.

—Claro, clarísimo. Pero, ¿y las cebras?

—Las cebras —ya se lo dije antes—, en Africa (2).

—Ya, ya. ¿Y si además hay un semáforo?

—Hombre, si además hay un semáforo, lógicamente, el peatón no debe cruzar la calle mientras los vehículos no se hayan detenido y aparezca en el semáforo para peatones el muñequito verde. ¿Me entiende usted?

—No, señor técnico. Las rayas en el suelo y la placa azul cuadrada me dan derecho a pasar.

—Sí, señor. Pero si hay un semáforo hay que hacer caso a lo que diga éste, a pesar de las dichosas franjas.

—Entonces, si yo quiero pasar en un paso para peatones con semáforo, ¿tengo que mirar primero al semáforo?

—Elemental, querido peatón.

—Oiga, ¿y si hay un guardia?

—Hombre, si hay un guardia, el guardia sabe más que el semáforo. Haga caso del guardia, aunque el semáforo esté en verde para peatones.

—Vamos a ver. Yo soy un peatón, voy por mi acera y quiero cruzar la calle. Primero miro a ver si hay un paso para peatones. ¿Que hay un guardia? Pues a hacerle caso, ¿no? Bien. No hay guardia. ¿Hay semáforo? Pues a esperar que salga el muñequito verde, ¿no es así? ¿Que no hay guardia ni semáforo? Pues a cruzar con cuidadito, aunque yo tenga preferencia de paso. ¿A que me he enterado, señor técnico? Verá usted que los peatones no somos tontos. Oiga, sí; ya sé que las cebras a Africa. Pero, ¿y los pasos de peatones antiguos, esos de las rayas discontinuas, que todavía existen y que me temo existirán durante mucho tiempo, en contra de lo que dice el Código? ¿Valen o no valen? ¿Me protegen o no? ¿Cruzo o no cruzo? Venga, señor técnico, ¿qué hago?

—Bien dice usted. Esos pasos de rayas discontinuas no son los que dice el Código. Habría que repintarlos hasta conseguir esas franjas anchas, blancas. etcétera. Y eso es caro. Sí, señor peatón. Lleva usted razón: la seguridad cuesta dinero y, aunque salga caro, hay que pintarlos bien, como manda el Código.

—¿Que qué hace usted mientras los pintan? Pues lo mismo que le dije antes. Lo del guardia, lo del semáforo y ojito al cruzar. Después, esperar a que nuestros munícipes señalicen como es debido los dichosos pasos para peatones, que nuestros conductores los respeten y que ustedes, los peatones, los crucen con seguridad.

—Muchas gracias, señor técnico.

—De nada, a mandar. Y que usted lo cruce bien.

---

(1) De ahí el dicho aquel: «Bienaventurados los que creen en los pasos de cebra, porque pronto verán a Dios.»

(2) Por ello, los peatones tampoco deben increpar a algunos conductores al grito de «¡que es un paso de cabra, cebrones!».

Editorial

ESPIRITU CONSTRUCTIVO

LOS pasados días 30 y 31 de mayo se celebró, en una serie de maratonianas sesiones, el «I Congreso Nacional de Enseñanza de la Conducción». En diferentes números de esta revista hemos venido informando de los trabajos de preparación del congreso, que arrancan de la decisión tomada conjuntamente entre la Dirección General de Tráfico y el sector de autoescuelas en reunión celebrada el pasado 11 de septiembre.

LAS sesiones del congreso se desarrollaron en el Gran Auditorio del Palacio de Exposiciones y Congresos de Madrid, que ofrecía el impresionante aspecto que siempre presentan los «llenos hasta la bandera», puesto que asistieron alrededor de 1.800 personas, de las cuales más de 1.600 eran profesionales de la enseñanza de la conducción, es decir, profesores, directores y propietarios de autoescuelas.

NO es este el lugar de hacer una enumeración de las conclusiones a que se llegó en el congreso, aunque algunas, como el compromiso por parte de la Administración (Dirección General de Tráfico y Dirección General de Formación Profesional del Ministerio de Educación y Ciencia) de promover el reconocimiento de los certificados de profesores como equivalentes al grado 2.º de Formación Profesional, despertó entre los asistentes el lógico entusiasmo. No obstante, sí hay dos conclusiones importantes a extraer: en primer lugar, el propio hecho de que el congreso se celebrara ya es un éxito, máxime si tenemos en cuenta el altísimo nivel de participación, pese a que en ninguna provincia de España (en contra de lo que un panfleto anónimo ha dicho últimamente) se suspendieran los exámenes durante estos días, pero quizá más importante todavía es la forma en que se desarrolló el congreso, en el que se puso de manifiesto la incondicional voluntad de colaboración de las dos partes intervinientes. Profesionales de las autoescuelas y Dirección General de Tráfico mantuvieron un continuado intercambio de opiniones ágil, apasionado y en ocasiones polémico, pero siempre dentro del mejor espíritu constructivo.

POR parte de las distintas mesas se trató de contestar las más de 400 cuestiones y preguntas sucesivamente expuestas, y lógica consecuencia de ello fue que un congreso cuya duración inicial estaba prevista en nueve horas de trabajo acabó durando más de 20 horas. El congreso tendrá su continuidad y su seguimiento a través de una comisión y de una serie de grupos de trabajo. Este quizá sea el principal factor de esperanza para el sector de autoescuelas.

APRENDER

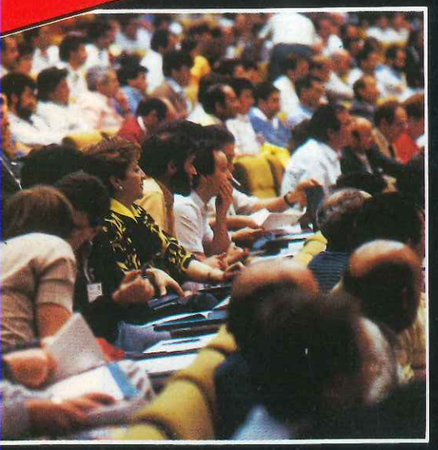
QUE la seguridad vial se aprende parece obvio; que esta frase, ahora convertida en «slogan», refleja fielmente el sentir del sector de autoescuelas, también; que el aún latente I Congreso Nacional de Enseñanza en la Conducción debe suponer el arranque de un sector con una grave problemática, también. Quizá por ello nadie levantó la voz para quejarse de no haber comido o para decir que el Mundial de Fútbol comenzaba, cuando el sábado 31 del pasado mes se seguían debatiendo en el Palacio de Congresos las distintas ponencias, los mil y un problemas de los profesores, de los empresarios, de los alumnos... Un congreso denso y que sirve para abrir esperanzas perdidas, para solucionar problemas. Un congreso que difícilmente se resumiría en dos tercios de página y que, seguramente, se celebre anualmente. Así lo quiere el sector. Una temática viva tratada directamente por sus protagonistas como nunca se había hecho. Y por si todo ello fuera poco, ahí están otras páginas dedicadas a tratar la misma problemática con tres protagonistas elegidos al azar.

UNOS problemas que tampoco escapan a quienes se juegan mucho cada vez que participan en un rallye. Nos referimos a pilotos y espectadores. Un riesgo y unas medidas de seguridad —sin olvidar el espectáculo— que analizamos en este número, con la aportación de nuestro colaborador Zanini, conocedor del tema desde dentro y desde fuera. Un mundo del que ha habido que aprender de las recientes tragedias para buscar soluciones. Un asunto que podría trasladarse al de las motos, los ciclomotores; un mundo joven sobre dos ruedas para el que se persigue una nueva reglamentación que ataje los problemas derivados de una accidentalidad alta, pese a ser pequeñas cilindradas. Para que sean dos ruedas tan asequibles como útiles, pero más seguras. Eso, pese a las pegas de algunos, quizá tan injustificadas como cuando los fabricantes no querían que el casco de seguridad fuera obligatorio en las motocicletas. El tiempo dirá.

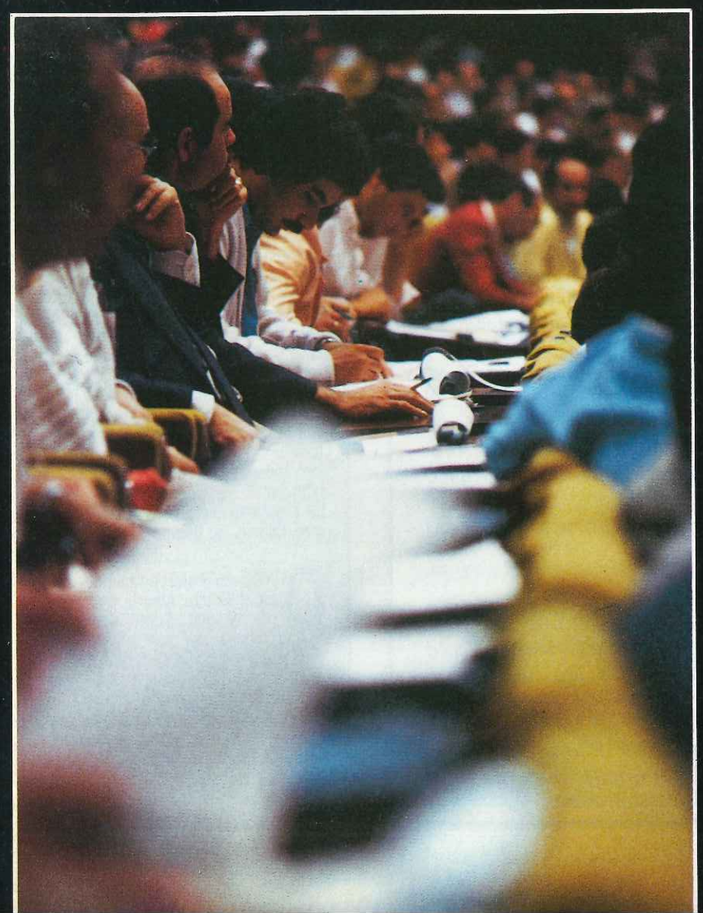
DONDE no hubo problemas fue en el Rocío. Alegría por encima de todo. Como alegría es la que rebosa esa quinta velocidad de nuestra selección de fútbol, Butragueño. Un «buitre» que quiere volar alto en México, algo que ahora le preocupa más que sus problemas de aparcar, algo que tendrá que aprender... Como otros.

Jesús SORIA

I Congreso Nacional de la Enseñanza de la Conducción



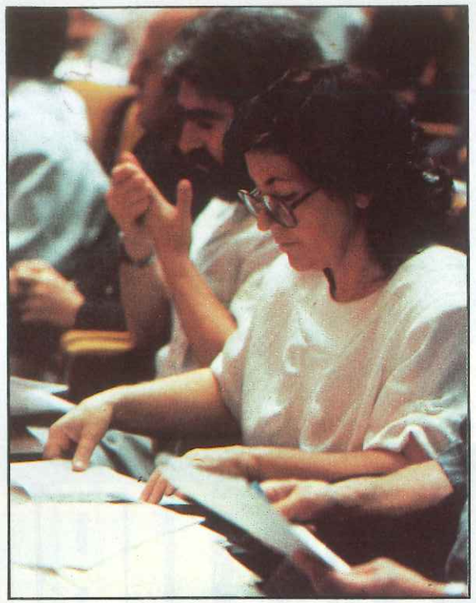
COMPROMISO DE FUTURO



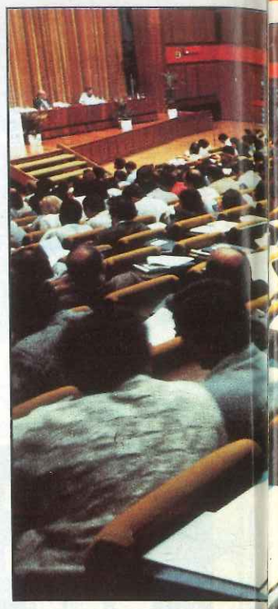
LA posibilidad de que los trabajadores de las autoescuelas accedan en el futuro a la titulación de Formación Profesional de segundo grado, la creación de comisiones paritarias de seguimiento y de enlace, para dar así viabilidad a las soluciones emanadas del estudio de la problemática abordada en las sesiones de trabajo y, muy especialmente, el hecho de que se haya oído claramente la voz de las autoescuelas —«la primera vez en veinticinco años que se nos reúne para planificar nuestro futuro», dijo alguien— son los aspectos más importantes que se pueden concluir de la celebración del I Congreso Nacional de Enseñanza de la Conducción, celebrado en Madrid en los últimos días de mayo. Un Congreso que nació, en el pasado mes de septiembre, como respuesta de la Administración a la demanda del propio sector; un Congreso que, en palabras del director general de Tráfico, «marcó el fin de una etapa de transición» para un sector de la sociedad, cuya estructuración adecuada y definitiva es básica para lograr una mayor seguridad en nuestras carreteras; un Congreso que puede muy bien reconocerse como punto de arranque para el mañana, y un Congreso que precisó de una larguísima «prórroga», duplicando largamente las horas de trabajo previstas. Porque los casi 1.700 profesionales que se dieron cita en Madrid necesitaron de once horas más de las previstas: las sesiones computaron veinte, frente a las nueve programadas. Pero aún más: los asistentes prefirieron continuar trabajando el último día, aun sin haber almorzado, y todavía hubieran seguido en el auditorio, dialogando con la Administración, si no lo hubiera hecho imposible la programación del Palacio de Congresos y Exposiciones madrileño. De ahí que, pese a haberse estudiado todas las cuestiones más relevantes, quedasen otros muchos puntos en el tintero. De ahí que, en definitiva, el Congreso pueda afirmarse que sigue todavía abierto... Tanto, que se pidió incluso la celebración de una cita similar cada año.

(Informe: Redacción de TRAFICO
Fotos: Miguel GARROTE)

José Barrionuevo y Rafael Vera.



Los congresistas doblaron el horario de trabajo previsto.



EL I Congreso Nacional de la Enseñanza de la Conducción, que reunió en Madrid durante los días 30 y 31 de mayo a casi 1.700 profesionales de las escuelas particulares de conductores de toda España, recibió, tanto en su inicio como en la clausura, el firme compromiso de la Administración de que las conclusiones y acuerdos del mismo serían asumidos.

Además de la presencia inicial del subsecretario del Ministerio del Interior, Rafael Vera, posteriormente el titular del Departamento, José Barrionuevo, se dirigió a los congresistas y quiso conocer más estrechamente a los miembros de la Comisión Gestora, quienes desde septiembre del año pasado habían llevado la responsabilidad de este encuentro tan fundamental para el sector, orientado no sólo a buscar soluciones a los problemas de los propios profesionales, sino en favor de las personas que cada año realizan su aprendizaje en una autoescuela y, en definitiva, a favor de una mejor convivencia y seguridad vial.

El Congreso contó con la presencia de distintos invitados de excepción, representantes de distintas áreas de la Administración, quienes, de una manera puntual, expusieron la viabilidad y expectativas existentes en relación con los problemas que el sector tenía con cada una de las dos áreas de la Administración. Y por último, Mr. Mark, jefe de División de la Dirección General de Transportes de la Comisión de la CEE, quien explicó al auditorio la situación europea.

Además del protagonismo masivo de todos los asistentes al Congreso mediante intervenciones personales, la última jornada estuvo dedicada a contemplar todas las sugerencias y peticiones fundamentales de los profesionales del sector, mediante la respuesta por parte de la Administración sobre su viabilidad, tanto jurídica como práctica.

Las ponencias —más de 140 presentadas—, que habían sido refundidas por la Comisión Gestora en tres grandes temas («Escuelas como centros docentes», «Escuelas como empresas» y «Legislación aplicable»), recibieron un tratamiento estructural más amplio en varios apartados, susceptibles de un estudio posterior para su posible aplicación.

Bajo el título **«La estructura y dependencia del sector de la enseñanza de la conducción»** se abordaron distintos aspectos controvertidos: desde la liberalización estructural plena, la reestructuración del sector en ámbitos municipales, comarcales o provinciales, la creación de centros con infraestructura aportada por la Administración, hasta la posibilidad de una estatalización plena de la enseñanza, o la coexistencia de una enseñanza oficial y otra privada y, finalmente, la posible dependencia del sector del Ministerio de Educación y Ciencia en cuanto a la función docente. En cualquier caso, la DGT, en boca del subdirector general de Circulación, Miguel Muñoz Medina, a expensas de estudiar cada una de las alternativas, expresó las modificaciones legislativas que comportarían tales sugerencias.

Otro aspecto estudiado fue el del **«personal de las escuelas de conductores»**, contemplando, desde el problema de acceso a la profesión, niveles exigibles y su mejora a través de cursos de reciclaje, homologación de su titulación con el del de Formación Profesional de segundo grado, campañas de mejora de imagen, etcétera, hasta la exigencia de mayores responsabilidades del profesor a la hora de presentar sus alumnos a examen. En cuanto a la figura del director, se reseñó la total unanimidad en cuanto a su necesidad.

La planificación y mejora de la enseñanza se contempló desde distintos puntos de vista: tanto como programación libre como centralizada o en grupos homogéneos de alumnos; incluso, ampliar los contenidos de la enseñanza tanto teórica como práctica y la fijación de módulos mínimos de tiempo para estas últimas.

Como **actividades complementarias** que podrían realizar las escuelas se habló de su intervención en el reciclaje de conductores, en los cursos de mercancías peligrosas y en la impartición de la educación vial como asignatura en los colegios, así como su participación en la investigación y difusión en la revista TRAFICO sobre distintos aspectos de seguridad vial.

En cuanto a la **colaboración de la Administración en la mejora de la enseñanza y del sector,** se pidieron campañas de mentalización y la edición de un manual oficial (ya está elaborado pendiente de su publicación), así como la investigación de nuevos métodos de enseñanza y una información permanente de cualquier modificación legislativa. Otras cuestiones puntuales se refirieron a que era necesario incorporar la informática a la corrección de los exámenes teóricos, con el fin de poner al corriente al profesor del tipo de fallo de cada alumno. Además, se puso de manifiesto la necesidad de inspecciones y sanciones enérgicas en determinados casos, divulgar los resultados de los exámenes de cada autoescuela, combatir el intrusismo por distintos medios y romper el excesivo individualismo de los profesionales.

Por otro lado, se habló de las escuelas de conductores y los exámenes, exigiéndose su mejora y el establecimiento de unos criterios uniformes, aunque se puso de relieve por los asistentes que la situación española no era tan mala si se comparaba con países como Francia o Inglaterra. La

La sala donde se celebró el congreso estuvo siempre repleta.

comunicación inmediata de los resultados se adoptó como compromiso por parte de la DGT, al igual que el establecimiento de días fijos para cada escuela. Arbitrar un sistema de reclamaciones sin temor a represalias, mediante recurso, estudiar fórmulas que permitan calificar las pruebas en presencia de los alumnos o profesores, mantener un sistema ponderado en la calificación según el índice de peligrosidad de cada fallo, que los itinerarios se estudien de forma que aglutinen tanto zona urbana como interurbana, información más completa de los criterios de calificación de los examinadores y varias más, que la DGT, por motivos legales y de oportunidad, consideró irrealizables, se expusieron sobre el aspecto concreto de los exámenes.

En cuanto al coste de la enseñanza y posibles soluciones para su reducción se planteó liberalizar el cupo de presentación a examen, mostrándose la DGT de acuerdo en que el cupo debe fijarlo la capacidad de enseñanza y no la capacidad de examen. En cuanto a un mayor aprovechamiento de infraestructuras utilizando locales conjuntos, se contestó que no había nada que objetar sobre cualquier propuesta de cooperativismo u otras análogas. Sobre conseguir mejores sistemas de financiación, la DGT se ofreció como vehículo gestor, y se mostró de acuerdo en la procedencia de un impuesto reducido en cuanto al IVA. Por otro lado, se informó de que se estaba estudiando la validez civil de los permisos militares, lo que podría abrir un nuevo mercado para las escuelas. Asimismo, se pidió intensificar la vigilancia de quienes conducen sin permiso, contestando la DGT que parecía procedente que el Código Penal volviera a recoger esta figura como un delito, ya que, desde que no lo es, el número de personas que no poseen permiso implicados en accidentes se ha incrementado en un 300 por 100.

En cuanto a la problemática económica y laboral de las escuelas, la DGT aseguró que aunque su función no es controlar las autoescuelas como empresas, sino como centros docentes, está luchando en varios frentes para evitar la competencia desleal, uno de los cuales es la colaboración del Ministerio de Trabajo para exigir el alta en la Seguridad Social; por otra parte, el contrato de enseñanza y el libro de reclamaciones se muestran como elementos útiles. La necesidad de terminar con la guerra de precios, estableciendo máximos y mínimos, es algo a intentar contando con el sector de los consumidores. Para regular la jornada laboral se habló de la utilización del tacógrafo, cuya instalación podría ser beneficiosa en muchos aspectos, incluso pedagógicos.

También se planteó la peligrosidad de la enseñanza práctica, y al respecto se habló de añadir acelerador al doble mando y la concertación de su seguro de vida o accidente.

● LA ESCUELA COMO CENTRO DOCENTE

El documento de trabajo presentado ante el Congreso como refundición de todas las ponencias relativas al apartado «La escuela de conductores como centro docente» recogía las inquietudes del sector en el funcionamiento de las autoescuelas como tales, abogando algunas por una mayor libertad estructural, de forma que se permitiese el funcionamiento indiscriminado de cualquier tipo de escuelas, incluso unipersonales. Otras, por su parte, solicitaban de la Administración una reestruc-

EL SECTOR, A ENCUESTA

Durante la celebración del Congreso se distribuyeron entre los asistentes dos cuestionarios, relativos a las ponencias, cuya finalidad era pulsar la opinión del sector respecto a su problemática. La revista TRAFICO recoge aquí los resultados de dichas encuestas, que creemos reflejan fielmente el sentir de la profesión en sus aspectos docentes, empresariales y laborales.

LA ESCUELA COMO CENTRO DOCENTE

Forma y estructura de la escuela

1. Indique cuál es la forma y estructura que usted prefiere para una escuela de conductores.

	%
— Situación actual	6
— Mayor libertad estructural	15
— Sector reestructurado por imposición de la Administración	4
— Sector reestructurado por acuerdo o convenio del sector	37
— Colaboración oficial	15
— Estatalización plena	14
— Coexistencia escuelas oficiales y privadas	4

La figura del director

2. ¿Considera usted necesaria la figura de un certificado de aptitud para director?

	%
— Siempre	36
— Sólo en escuelas de dos profesores	1
— En escuelas de tres profesores	7
— En escuelas con locales separados	7
— Nunca	45

Los profesores de formación vial. Acceso a la profesión

3. ¿Considera usted que el nivel inicial exigido en EGB es suficiente para el acceso a la profesión en el vigente Reglamento?

	%
— Sí	38
— No	59

4. ¿Qué opción cree usted más interesante?

	%
— Convocar cada año cursos para acceso a la profesión	16
— Convocar estos cursos de acuerdo con la demanda de empleo	80

5. ¿Considera usted que el profesor de formación vial debe especializarse en enseñanzas concretas (teórica o práctica)?

	%
— Sí	32
— No	67

Enseñanzas mínimas. Programación y planificación de la enseñanza

6. ¿Cree usted necesario ampliar la enseñanza teórica amoldando los exámenes según permiso?

	%
— Sí	78
— No	20

7. ¿Cree usted necesario ampliar la enseñanza práctica (circulación nocturna, autopista, etcétera) amoldando los exámenes?

	%
— Sí	73
— No	25

8. ¿Considera usted que la enseñanza debe...

	%
— estar programada con carácter general?	27
— programarse por el director o quien haga sus veces?	29
— programarse por el profesor	242

Tiempos de clases prácticas

9. Si se estableciera un módulo de clase fijo, éste sería, según usted, de...

	%
— 45 minutos	50
— 50 minutos	36
— 60 minutos	12

Exámenes para el permiso de conducir. Generalidades

10. ¿Estima usted conveniente para la seguridad el que para obtener el permiso C-1 sea necesario haber obtenido previamente el B-1?

	%
— Sí	88
— No	11

11. ¿Considera usted que el permiso de la clase D debe implicar el de la clase C-2?

	%
— Sí	48
— No	49

Exámenes teóricos

12. ¿Cómo cree usted que debería ser el examen teórico? (Valore la respuesta en función del tiempo necesario para efectuarlo.)

	%
— Por cuestionarios (varias respuestas alternativas)	64
— Por preguntas directas de respuesta libre	14
— Resolución casos prácticos	11
— Otro sistema	7

13. Si el examen teórico se mantiene por el sistema de cuestionarios, ¿cómo debe hacerse, según usted, la valoración?

	%
— Por un sistema ponderado (actual)	8
— Por un sistema global con tres o cuatro fallos	61
— Clasificando las materias	22
— De otra forma	6

14. ¿Considera usted que el examen teórico oral, tal y como se realiza en este momento, es el adecuado para personas con dificultades de comprensión de lectura?

	%
— Sí	54
— No	36

15. ¿Cree usted que la DGT debe publicar, para general conocimiento, los cuestionarios que emplea en los exámenes?

	%
— Sí	57
— No	40

Exámenes prácticos

16. ¿Cree usted que el examen integral ha mejorado la calidad de la enseñanza?

	%
— Sí	82
— No	15

17. ¿Cree que el conocimiento del itinerario por parte del alumno mejoraría la calidad de la enseñanza?

	%
— Sí	26
— No	72

turación del sector con ámbito municipal, comarcal o provincial, como base para la eliminación de la competencia desleal. Y unas terceras se inclinaban por la conveniencia de que fuese la propia Administración la que aportase la infraestructura de estos centros docentes (locales, material didáctico, etcétera), para que en ellos actuasen las distintas autoescuelas de las zonas a los que los mismos correspondieran.

Frente a estas peticiones no faltaron quienes se inclinaron por una estatalización de la enseñanza de la conducción a todos los efectos, de modo que pasase a ser considerada como una enseñanza oficial, lo que para otra parte de los ponentes podría ser perfectamente compatibilizable con una enseñanza privada.

Al hilo de estas formas de pensar, la ponencia refundida recogía opiniones favorables y contrarias a una programación central de la enseñanza de la conducción por parte del Estado, lo mismo que posturas también referentes a la dependencia de dicha enseñanza del Ministerio de Educación y Ciencia.

Para quienes las autoescuelas son llana y simplemente centros encaminados a engresistas, el profesor. Este piensan que necesita un perfeccionamiento constante para ser algo más que un simple enseñante de destreza con el volante, al tiempo que estiman debe mantenerse un número adecuado de enseñantes, por lo que piden convocatorias anuales. Pero no faltan tampoco los que demandan un aplazamiento de los cursos hasta que todo el actual profesorado disponga del certificado de profesor de formación vial.

Respecto a la figura del director con certificado específico como tal, independientemente de que sea o no profesor, las ponencias defienden su desaparición. Consideran, por el contrario, que el director debe ser elegido entre los profesores y que sus funciones deberían ser las de programar la enseñanza y determinar el nivel alcanzado por los alumnos, entre otras.

Problemas para enseñar

Una de las principales preocupaciones del sector, recogida en la ponencia básica de la autoescuela como centro docente, es la de una mejora de la formación

Miguel Muñoz y Estrella Rivera, dos de los representantes de la DGT que más activamente participaron en el congreso.

señar a conducir, éstas deben intervenir también en el reciclaje de conductores veteranos —de ahí que se inclinen por la necesidad de un nuevo examen teórico previo del permiso—; en la impartición de la enseñanza de la educación vial en Preescolar, EGB, BUP, FP, etcétera, función que consideran pertenece a los profesionales de la enseñanza de la educación vial; en la impartición de cursos especiales (para profesionales, transporte escolar, mercancías peligrosas, etcétera) y en proporcionar al alumnado no sólo los conocimientos precisos para manejar un vehículo, sino también los relativos a la actuación responsable del conductor en la sociedad.

La figura del profesor

El elemento fundamental en la escuela de conducción es, en opinión de los con-

del personal, a través del mantenimiento de los cursos de reciclaje. Estos cursos, en el sentir de algunos, podrían ser posteriores a una convalidación automática del certificado de profesor de escuela por el de formación vial. Y éste, el de profesor de formación vial, podría convertirse en un título reconocido por el Ministerio de Educación y Ciencia que, de ser posible, implicase la Formación Profesional de segundo grado. En este sentido, el subdirector general de FP, Ibáñez Aramayo, señaló posteriormente a los congresistas que, tras un estudio conjunto con la DGT, se llevará al Consejo General de Formación Profesional el reconocimiento de los profesionales del sector como titulados de segundo grado, a través de los cursos elaborados y marcados por la DGT.

Respecto a las dificultades que se encuentran a la hora de impartir enseñanza, preocupan sobre todas la falta de planificación enseñanza-evaluación, y el hecho de que las autoescuelas estén enseñando más para pasar el examen que para que los aspirantes al permiso aprendan realmente a conducir.

En cuanto a las soluciones a estos problemas, se abogó por las siguientes: planificación de enseñanza y exámenes entre la Administración y las autoescuelas; mentalizar al aspirante al permiso que, ante todo, debe aprender a conducir; dar importancia real a las clases teóricas, controlándose su impartición por parte de la Administración; especializar a profesores sólo para teórica; editar un texto oficial por parte de la Administración; aportar, también, a la enseñanza conocimientos relativos a mecánica, reparación de pequeñas averías, etcétera; formar grupos de alumnos de niveles y características comunes; ampliar la enseñanza a conducción nocturna, situaciones de emergencia, etcétera; mantener clases de cincuenta minutos y diez de descanso; hacer inspecciones por parte de la Administración no sólo burocráticas, sino tam-

Problemas no docentes

La ponencia refundida recogía problemas que, aunque no puramente docentes, influyen en éstos, tales como: creación de nuevas autoescuelas, precisamente cuando disminuye el número previsible de clientes; existencia de escuelas que trabajan por debajo de los costes, o exceso de infraestructura, que lleve a un encarecimiento de la obtención del permiso.

Y, para paliar esta problemática puntual, se abogaba por una reconversión del sector; por una eliminación de la competencia desleal; por la concesión de créditos oficiales a bajo interés; por la subvención a la enseñanza, al menos, para los colectivos más necesitados; por una mayor utilización de los vehículos (uno para varios profesores); por un mejor aprovechamiento de los terrenos para la enseñanza de maniobras; por una ampliación de la capacidad de gestión de las autoescuelas y por una eliminación de las tasas por inspección.

Entre otras peticiones, se hicieron también algunas relativas a elaboración

El ministro José Barrionuevo se reunió con la Comisión Gestora para conocer de cerca la problemática del sector.

bién pedagógicas; investigar nuevos métodos de enseñanza; mejorar los sistemas de doble mando y dotar a los coches de un cartel que avise de que se trata de un coche en exámenes; hacer un seguimiento exhaustivo de la actuación de los profesionales de la enseñanza; reforzar la obligación de que al alumno lo presente a examen su propio profesor-instructor; controlar el intrusismo y combatir el individualismo de la enseñanza; informar a los profesionales de forma puntual respecto a los cambios de legislación; crear una banda de precios mínimos y máximos; establecer un órgano consultivo permanente, tanto para la enseñanza como para los exámenes; crear centros oficiales de enseñanza y que las enseñanzas teóricas se impartan en centros educativos de enseñanza general, pero siempre a cargo de profesionales del sector.

de una Ley de Bases, acceso del profesor al puesto de examinador, reducción de la edad de obtención del permiso, creación de una escuela oficial de formación para profesores y examinadores, establecimiento de colegios profesionales, celebración de un Congreso anual y creación, igualmente, de un Centro de Estudios por provincia.

● LA ESCUELA COMO EMPRESA

«Las escuelas de conductores son, y las ponencias presentadas así lo configuran y reconocen, una forma de pequeñas o, a lo sumo, medianas empresas, sujetas por ello a los condicionamientos económicos y sociales de este tipo de empre-

18. ¿Considera usted indispensable que el resultado de los exámenes se comunique inmediatamente después de haber terminado?

	%
— Sí	81
— No	17

Documentación obligatoria

¿Considera usted necesarios...

19. ...el contrato de enseñanza?

	%
— Sí	56
— No	42

20. ...el libro de reclamaciones?

	%
— Sí	65
— No	32

21. ...la cartilla del alumno?

	%
— Sí	29
— No	68

Relaciones Administración-escuelas

22. ¿Considera usted necesarias reuniones periódicas con los responsables de exámenes y examinadores?

	%
— Sí	97
— No	1

23. ¿Considera usted conveniente la creación de un órgano de consulta permanente, en el que están representados la Administración y las escuelas?

	%
— Sí	96
— No	2

24. ¿Considera usted conveniente la celebración de un Congreso anual de Enseñanza de la Conducción?

	%
— Sí	94
— No	3

Control de las escuelas

25. ¿Cree usted conveniente que se divulguen los resultados de los exámenes obtenidos por cada autoescuela?

	%
— Sí	57
— No	39

26. ¿Cree usted conveniente que se aplique estrictamente el Reglamento, sancionando incluso con la suspensión de funcionamiento a quienes no obtengan en la enseñanza resultados suficientes?

	%
— Sí	43
— No	52

27. ¿Cree usted que debe intensificarse la labor inspectora, abarcando mayor número de aspectos con la finalidad de ayudar y orientar?

	%
— Sí	78
— No	19

LAS ESCUELAS DE CONDUCTORES COMO EMPRESAS

Situación económica actual

1. Es frecuente oír que el sector de las escuelas de conductores está en crisis. ¿Cree usted que esto es cierto?

	%
— Sí	88
— No	11

2. Si cree que existe crisis (si ha contestado «no» a la pregunta anterior no conteste a esta pregunta), la crisis se debe según usted a...

	%
— una crisis económica general	27
— una disminución de la demanda	7
— un aumento del número de escuelas	42
— la carestía de la enseñanza	1
— otras causas	9

3. Si no cree que existe crisis en el sector (si contestó «sí» a la pregunta 1, no responda a ésta), ¿a qué cree usted que se debe la opinión afirmativa manifestada por una parte del mismo?

	%
— A desconocimiento de sistemas sobre gestión económica y financiera	2
— A una falta de adaptación a la situación actual	5
— A una disminución de beneficios respecto a épocas anteriores	8
— A otras causas	2

Régimen de precios

4. ¿Considera usted necesario que la Administración establezca unos precios autorizados como pago de cada uno de los servicios que prestan las escuelas de conductores?

	%
— Sí	76
— No	21

5. De considerarlo necesario (si ha contestado «no» a la pregunta anterior, no responda a ésta), ¿estimaría usted más conveniente...

	%
— un sistema de precios fijos?	22
— una banda de precios máximo-mínimo?	26
— sólo unos precios mínimos?	25

Jornada laboral y cupo

6. Con independencia de la jornada que figura en el Reglamento de Escuelas y en la normativa laboral, ¿cuál cree usted que es el número real de horas que un profesional de jornada completa dedica cada día a la enseñanza?

	%
— Entre seis y ocho	34
— Entre ocho y diez	41
— Entre diez y doce	19
— Más de doce	2

7. ¿Estima que debe mantenerse el sistema de reducción de cupo total cuando para cubrir mínimos se contrata a un profesor a tiempo parcial?

	%
— Sí	42
— No	51

8. ¿Opina que el cupo es necesario?

	%
— Sí	46
— No	50

9. ¿Cuál es, a su juicio, el número máximo de alumnos a los que se puede impartir enseñanza y presentar semanalmente a examen si se cumple rígidamente la jornada laboral?

	%
— Tres	8
— Cuatro	32
— Cinco	27
— Más	25

Amortización de elementos materiales

10. ¿Considera posible la utilización conjunta de locales para varias escuelas?

	%
— Sí	23
— No	73

11. ¿Estima conveniente que se reduzca el número de vehículos exigible a las escuelas (es decir, que un mismo vehículo pueda ser utilizado por varios profesores)?

	%
— Sí	43
— No	54

12. ¿Cree interesante la formación de cooperativas o sociedades laborales anónimas?

	%
— Sí	59
— No	35

NOTA: Esta misma encuesta será pasada a consulta a todo el sector de autoescuelas para conocer el sentir de todo el gremio y no sólo de aquellos que participaron directamente en el Congreso.

sas. Por otra parte, unas empresas con un control importante por parte de la Administración, que establece los elementos personales y materiales mínimos para poder obtener su autorización de funcionamiento.»

La ponencia que trató los aspectos relativos a este terreno se centraron en varios puntos fundamentales. En el primer apartado se dijo que en las escuelas de conductores no existen prácticamente unos beneficios «ni siquiera equiparables a lo que pudiera considerarse un salario digno», situación ésta que se achacó a aspectos tales como la proliferación de escuelas, a los gastos de personal injustificados, a la crisis económica, a tener que recurrir constantemente a medios de financiación externos, a la competencia desleal manifestada de forma diversa (entre otras, con la guerra de precios), así como a la exigencia por parte de la Administración de un número de alumnos por profesor y semana.

Las soluciones a esta problemática se enmarcaron en puntos como evitar la proliferación, poniendo algún tipo de limitación que evite que puedan convertirse en «puestos ambulantes de enseñanza», reducir la guerra de los precios limitando el ámbito de actuación al municipio, así como buscar las formas estructurales de empresa más adecuadas y cuyas ventajas pueden variar, según se opte por las cooperativas y sociedades anónimas, o establecer «coordinadoras de grupo». También hay quienes creen que esta labor puede llevarla a cabo la propia Administración, en base a considerar las escuelas de conductores como entidades colaboradoras (sistema análogo a gasolineras o estancos), sin olvidar quienes proponen la estatalización de la enseñanza. Sin embargo, tampoco faltaron las ponencias que se inclinaban por considerar que «la estructura tradicional de la pequeña empresa es perfectamente válida», inclinándose estas propuestas por tipos asociativos a efectos exclusivos de defensa de los intereses generales y representación digna del sector, incluso por la creación de colegios profesionales de titulados, «siempre que la DGT se comprometiera a exigir el estar colegiado para poder ejercer».

Eric W. Mark, segunda autoridad de la CEE en materia de Seguridad Vial.

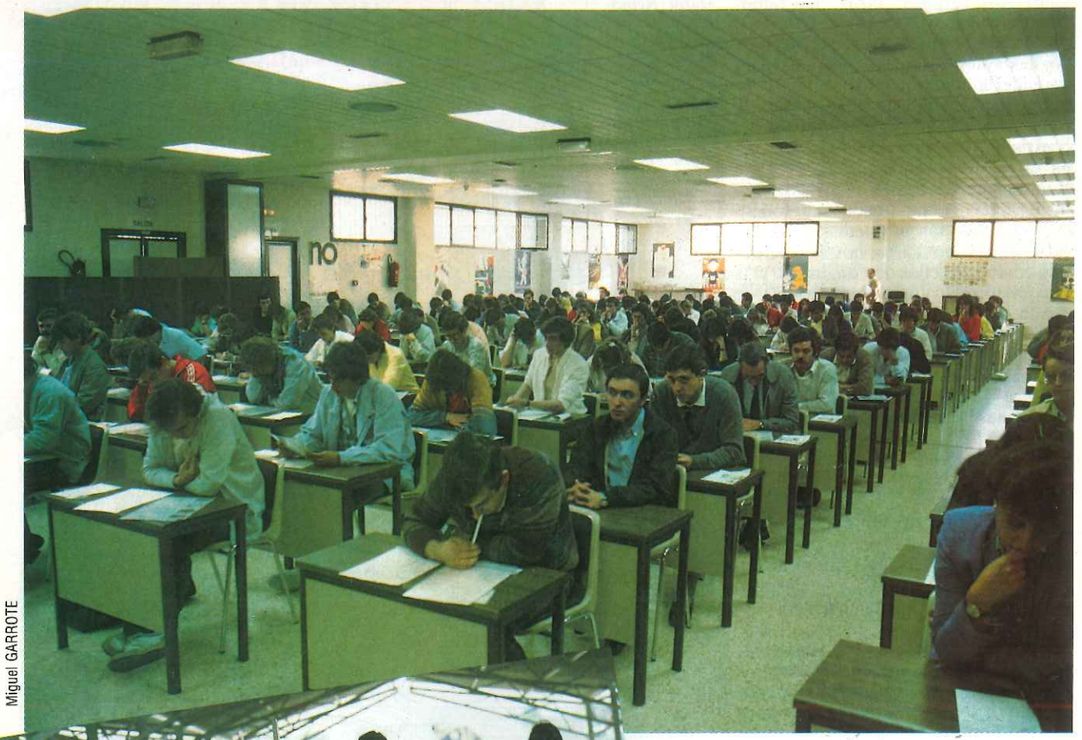
Reducir costes

El punto común de casi todas las ponencias fue su búsqueda de vías tendentes a reducir costes y aumentar beneficios. Ello a través de créditos oficiales, aplicación en su modalidad reducida del IVA y autorización para repercutir el 6 por 100 y no el 12 por 100, eliminando gastos innecesarios, que en las escuelas de dos profesores el director no deba ser necesario o favoreciendo el que los nuevos profesores sean hijos o familiares de quienes ya tengan una escuela. Otro punto que trata los mismos objetivos es la captación de nuevos clientes, para cuyo caso se plantearon alternativas tales como la eliminación del cupo de exámenes, becas de la Administración para las clases más deprimidas, tarifa única por permiso a pagar a la escuela (entre 25.000 y 30.000 pesetas), que el permiso sea exento de tasas y que el importe de lo gastado sea desgravable, encontrar nuevos posibles usuarios como los aspirantes a permisos de conducción de la clase A, eliminar la preparación oficial donde sea posible y trabajar en centros de Educación Vial Permanente conectados con la Administración. Todos ellos puntos que, a juicio de los ponentes, nada podrán alcanzar «si no se consigue eliminar la competencia desleal y, en tal sentido, es imprescindible fijar unos precios mínimos, que algunas ponencias consideran de 1.250 pesetas». Otras ponencias estiman que la mejor forma de combatir esta competencia es establecer un horario único en todas las escuelas o, al menos, que cada escuela tuviese un horario fijo.

Problemas sociolaborales

El tema sociolaboral en las relaciones entre empresa (escuela) y asalariado (profesor) «es que frecuentemente la empresa no es tal empresa y que los aparentemente asalariados son dueños de sus propios vehículos que, curiosamente, han de poner a nombre del titular para cumplir el reglamento», señala la ponencia. Otro de los puntos tratados en cuanto a esta relación es el del pluriempleo de los profesores y que se deriva de esta situación: a saber, competencia desleal —largamente debatida—, disminución de la calidad de la enseñanza, responsabilidad social, teniendo en cuenta los niveles de paro en nuestro país, sueldos bajos y horarios amplísimos «que influyen en los rendimientos», además de ser una profesión «con riesgos específicos incluso con nocturnidad, elevado índice de enfermedades específicas y con cobertura especial».

Las soluciones que se ven a esta problemática concreta aportadas por la ponencia son la desaparición de las situaciones denunciadas de profesores aparentemente asalariados y, en realidad, autónomos, luchar en lo posible contra el intrusismo y la competencia, categorías laborales y retribuciones acordes a las mismas, fijación de un salario digno, regulación de la jornada laboral, incluso controlándola a través de fichas y medios mecánicos.



Miguel GARROTE

José RUBIO

El examen, A EXAMEN

A tu derecha, al doble mando, tu profesor, quien te ha enseñado el «abc» de una habilidad —el conducir— que se ha convertido en categoría social. Detrás, observando el más mínimo movimiento de tu cuerpo, casi adivinando tus pensamientos, un hombre, de quien recelas, va a decidir si estás capacitado para enfrentarte en solitario al complejo mundo del tráfico. Veinte minutos de examen y un papel rosado van a avalar tu buen hacer tras muchas horas de fatigas, ilusiones, dinero gastado, nervios y aun lágrimas. Para otros no fue tan difícil: un puro trámite o incluso algo festivo. Hemos urgado en la trastienda de ese peculiar proceso para rescatar algunas historias-tipo, en las que el profesor de autoescuela es el responsable de que el alumno adquiera los conocimientos y la práctica adecuados para convertirlo en un conductor seguro, y el examinador, el encargado de verificar que eso es cierto. En cualquier caso, son papeles difíciles, de gran responsabilidad y riesgo.

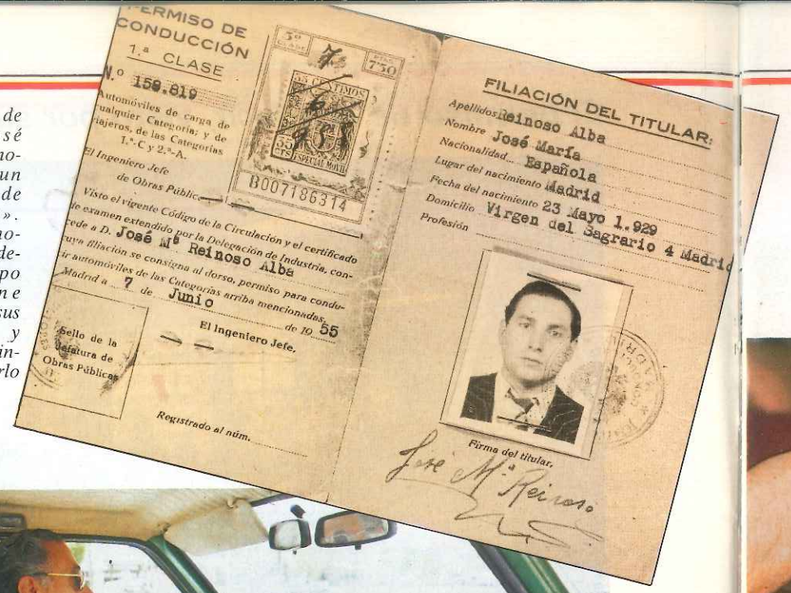
Se les puede encontrar en cualquier autoescuela y en cualquier momento. Unos son jóvenes, otros, no tanto; bien por necesidad, bien por capricho, prácticamente toda la sociedad pasa por las aulas de una autoescuela para aprender a conducir.

En esa variedad de edades, sexo y condición social hemos buscado el contrapunto en dos personajes en plena tarea de aprendizaje. José María Reinoso y José Ramón Carrasco —el mayor y el joven—, cada uno con su personalidad, sus problemas y sus características peculiares, nos han permitido vivir con ellos las angustias y la satisfacción de obtener un permiso de conducir. Un permiso que obtienen con facilidad los más jóvenes —el 45,1 por 100 de edades comprendidas entre dieciocho y diecinueve aprueban a la primera—, mientras que los que han comenzado a deslizarse por la rampa de los cuarenta lo tienen más difícil.

¡Quién tuviera veinte años!

—¡Quién tuviera veinte años —dice Josemari, un joven «carroza» que a sus cincuenta y seis años aspira a conseguir el permiso «rosa». Y lo dice con mucha razón, porque cuando tenía esa edad se examinó y aprobó sin dificultades para un carné de «primera», o sea, para conducir camiones. Pero por aquel entonces no lo necesitó, y el viejo permiso que entonces expidiera Industria reposó caduco en el cajón de la mesilla, mientras nuestro hombre trabajaba muy duro, a veces en jornadas de dieciséis horas, para sacar adelante a sus cuatro hijos.

En junio de 1955, José María Reinoso tuvo un «carnet» de «primera». El no renovarlo a su debido tiempo le supone ahora, a sus cincuenta y seis años, intentar sacarlo de nuevo.



José María toma posiciones mientras espera que el profesor se haga cargo del doble mando. Necesita el «carnet» para conseguir un trabajo, pero ya se le ha hecho tarde.

Miguel GARROTE

La vida de Josemari ha entrado en un paréntesis crucial. Orfebre de primera profesión, trabajaba en Standard Eléctrica antes de que la reconversión le dejara sin empleo. Aunque la lectura y el paseo llenan agradablemente su tiempo, pensó que podía ser el momento para sacarse de nuevo el permiso de conducir. De hecho, su esposa ya hace tiempo que le viene sugiriendo que se compre un cochecito. Sin prisas, pero sin pausas, comenzó a dar algunas clases en Avila, donde se encontraba circunstancialmente en la última etapa de su proceso laboral, y aprobó el teórico. La práctica no se le daba bien y, pasado algún tiempo, lo intentó en Madrid, ahora ya con verdadera ansiedad, porque se le ha creado una expectativa de empleo para el cual necesita el dichoso carné. Pero hay un plazo: mayo.

Josemari ha fracasado cinco veces en el «práctico». Dice que se «bloquea» cuando el examinador va en el asiento trasero, que van a «cazarle». Y piensa que es injusto que los jóvenes aprueben a la primera mientras que los de su edad, «que luego somos los que menos problemas ocasionamos a la circulación, tengamos tanta dificultad».

Estamos viajando en el coche de prácticas y Josemari conduce y nos va contando su historia:

—Muchas veces me han suspendido por tonterías, aunque alguna vez sí que he tenido la culpa. Pero, de todas formas, yo creo que lo hago bastante bien, ¿no?

Detrás del famoso «papel rosa» hay todo un proceso de alegrías, dinero gastado, sufrimientos y aun lágrimas.

José RUBIO

Profesor, amigo y confidente

Los profesionales de la enseñanza de la conducción dicen que están mal pagados, que su trabajo es duro, con un alto nivel de riesgo y tensión constante. Una tarea ingrata y a veces desagradecida: hacen de maestro, de amigo y de confidente, cuando no de madre. Están en la punta de lanza de la formación de conductores, tratando de educar a los ineducables, rescatando y creando actitudes para conseguir un tráfico mejor, más seguro.

Hemos hablado con Inés Causera, una valenciana de treinta y cinco años que acaba de afincarse en Madrid después de ejercer en la capital del Turia su profesión docente. Le está costando un poco adaptarse: Madrid y Valencia son dos estilos distintos de conducción. Su vocación nació tardía, cuando se examinó del permiso de conducir y su propio profesor le animó a seguir sus pasos.

Tomás García es su jefe, por decirlo de alguna manera, y rescató a Inés hace tres meses en uno de los Cursos de Formación Vial celebrados en Móstoles, ofreciéndole empleo. Aunque Tomás es titular de tres autoescuelas, asegura que no va de jefe ni de empresario. Sus manos rezuman valvulina de alguna reparación que ha efectuado él mismo.

Le ha costado llegar a su posición actual, que —asegura— no es demasiado desahogada. Abandonó los estudios de Magisterio y después de hacer unos cursos de electricidad del automóvil se puso a trabajar en un taller. De ahí parece que le viene la casta al galgo: a principios de los 70 hizo el curso de profesor, y en 1977 consiguió abrir su propia autoescuela. En jornadas de siete de la mañana a once de la noche, y aprovechando sábados y domingos para reparar él mismo sus coches, consiguió afianzarse en el sector, aunque sabe que no puede dormirse en los laureles, porque la competencia es muy fuerte.

El caso de Inés y Tomás es el de la mayoría de los profesionales que ahora bregan en esta peculiar parcela de la enseñanza. Una parcela que, según ellos mismos aseguran, tiene mucho de vocacional, pero, al mismo tiempo, y por desgracia, mucho de individualismo. Una profesión para la que se requieren ciertas dotes pedagógicas y mucha psicología «parda».

Aunque es cierto que «cada maestrillo tiene su librillo», lo importante es que la enseñanza sea eficaz. «Lo que pasa es que cuando intentas llegar más allá del mero examen, muchos alumnos "que sólo quieren aprobar" se niegan.»

«Cuando una persona llega a la autoescuela, su cultura, su comportamiento cívico, los reflejan inmediatamente en la conducción y encuentran dificultad para modificar ciertas actitudes negativas que aún se acentúan más cuando se maneja un volante.

De ahí la importancia de una educación de la persona en sus orígenes, en las escuelas. Aunque no abundan, se dan casos de alumnos indisciplinados que, en muchas ocasiones, hacen preguntas o desarrollan trucos para pillar fuera de juego al profesor; o simplemente porque su papá dice que hay que embragar así.» Ahí es donde el profesional tiene que demostrar su habilidad, su don de gentes, su saber estar: imponerse sin avasallar.

Las primeras lecciones de teórica. A Tomás García, profesor y titular de autoescuela, le parece frustrante no poder avanzar y profundizar más: sus alumnos han aprobado y hay que comenzar de nuevo.

Miguel GARROTE

Los veteranos, un mal ejemplo

«Otro contratiempo con el que se encuentra el profesor —dicen— es con el mal ejemplo que dan algunos conductores veteranos, y que representan la contradicción y la ruptura de todos los esquemas que se trata de inculcar al alumno.»

«Muchas veces es inevitable presentar a un alumno mal preparado: tiene prisa por sacarse el carné y, sobre todo, no quiere gastar más dinero. Cuando suspenden, se les explican los errores y se suele huir, en general, de achacar culpabilidades al examinador, pero todo depende un poco del estado de ánimo del alumno, a quien hay que levantarle la moral, y del propio comportamiento del examinador, que en ocasiones no es el correcto, ni siquiera desde el punto de vista de la buena educación. Aunque, eso sí, ellos se ciñen a los baremos establecidos para la calificación.»

«La mala fama que tienen los examinadores —siguen diciendo Inés y Tomás— suelen darla los alumnos que corren la voz de que fulanito le suspendió y que es muy hueso. Por cierto, es raro conocerlos por el nombre, sino más bien por apodos. No es sorprendente observar que cuando se acerca un determinado examinador, los profesores que esperan para realizar los exámenes se hagan los suecos y desaparezcan para que no les "toque" a ellos. Personalmente, yo nunca lo he hecho, y me parece algo infantil», dice Tomás.

«Por todas estas cosas —siguen diciendo—, sería necesario un mayor contacto y acercamiento entre examinadores y profesores para unificar criterios y cambiar impresiones. No deben temer que de esa forma se trate de influir en el aprobado.»

El barrio madrileño de Canillas, donde trabajan Inés y Tomás, es como un pueblo. La gente se conoce y las relaciones humanas con los alumnos son intensas y positivas. Son los que luego pregonarán el mal o buen hacer de la autoescuela, según les haya ido. Por eso hay que esforzarse en hacerlo bien. Además hay detrás una responsabilidad tan importante como lo es la propia vida y la de los demás.

Inés y Tomás son un par de profesionales preocupados y comprometidos en la tarea de conseguir que el español sea un buen conductor.

J. I. R.

Cuando tiene que «meter» la quinta velocidad, reniega de la tecnología, porque le parece una aberración circular a más de 100 por hora. «Los coches no necesitan cinco velocidades.»

A medida que pasa el tiempo, Josemari va tomando confianza con nosotros y conduce más tranquilo, mejor. Su problema es un problema de nervios, de ansiedad por tener ya mismo el carné. Lo necesita para conseguir un trabajo como vigilante en una granja de Segovia.

Miguel GARROTE

Un despiste y un semáforo en rojo han impedido a José Ramón aprobar a la primera. Su profesora, Inés, conseguirá que a la segunda «vaya la vencida».

El día «D», los nervios

Estamos citados en el centro de exámenes de Móstoles a las once. Es el día de la verdad. En el viaje hablamos distendidamente y parece tranquilo, al igual que otros dos alumnos que nos acompañan. A medida que nos acercamos a Móstoles la situación va cambiando. El silencio termina por adueñarse de la situación. Hay cierta crispación en todos nosotros.

Primero se examinan el chico y la chica que nos acompañan. Esperamos tomando el sol en una mañana ventosa. A Josemari no se le mueve ni un músculo, pero su interior está en ebullición. Por fin regresan.

—¿Qué tal?

Ella dice que cree que muy bien; el otro, un chico muy joven, sabe que está «sentenciado»: ha pisado la línea continua, amén de otras cosas.

Josemari se aleja conduciendo el coche, mientras los recién examinados hacen elogios del examinador. Damos cuenta de unos bocadillos mientras esperamos. Al fin regresan, y el examinador entrega las fichas al profesor: han suspendido los tres. Un interrogante: ¿La señora también?

Mientras se quedan todos tristes, impotentes, hacemos un aparte con el examinador para preguntarle por Josemari. Nos explica los errores cometidos, de los que se desprende una falta de dominio de sí mismo y desconocimiento de las normas. Los nervios, sí, los nervios bloquean a este hombre.

Cuando vamos a su encuentro, el profesor nos dice que se ha ido y nos da disculpas en su nombre. Estaba abatido. Sus compañeros proclaman la supuesta injusticia del examinador. Les sugerimos que hablen con él. («¿Para qué?, seguro que el suspenso es inamovible.») En el grupo reina la amargura, mientras el Centro de Exámenes de Conducir de Móstoles nos engulle con el bullicio de los aspirantes y el ir y venir de los coches.

La otra cara de la moneda

Así como el blanco es el claro opuesto de otro color, José Ramón —otro protagonista de nuestra historia— representa la juventud, el empuje, el dinamismo frente a la madurez de Josemari.

No necesita el permiso para nada especial. Su única razón son las ganas de conducir un coche. Casi sufre de ganas. Todos sus amigos lo poseen, aunque no tienen coche. A él se lo prestará su hermano o su padre.

José Ramón, con veinte años, estudia Aparejadores en Madrid. De aspecto agradable, tiene un carácter tranquilo y relajado. Ha superado la primera prueba del «teórico» sin ninguna dificultad, sin permitir que los nervios le desbarataran los planes. «Lo malo —dice— es la espera de los resultados. Observas las caras de la gente y adivinas, sin que te digan nada, cómo lo han hecho.»

Está a punto de examinarse del «práctico». Su profesora considera que está bien preparado y es precavido, aunque a veces algo «despistadillo». Pero José Ramón tiene una sombra de duda:

—Temo que debo ser un poco burrito, pero espero sacármelo a la primera.

De lo último no nos cabe ninguna duda. Acompañamos a José Ramón en una clase práctica y lo hace bien. Pero a veces..., ese taxi que se detiene de improviso y nos hace la judiada...; o ese camión del reparto que no nos deja pasar... Nunca se sabe.

El primer día que condujo el coche de la autoescuela —antes había conducido algo por caminos de tierra— se sentía incómodo, con unas ganas locas de bajarse.

A nuestro protagonista le gusta el automovilismo, los «rallyes», como sinónimo de aventura, aunque hasta el momento no ha sentido pasión por la velocidad. Está de acuerdo en que los jóvenes son un poco más temerarios, que casi buscan el riesgo como placer, aunque la cosa cambia cuando pasas por una autoescuela y te hacen ver el respeto que hay que tener al coche. «Yo creo que los accidentes llegan porque se hace el loco.»

La profesora —una valenciana que lleva pocos meses en Madrid— interviene en la conversación. Quiere saber qué opina el alumno de que sea una mujer quien le da clases, si se siente incómodo o cree que «ellas» no están preparadas profesionalmente como el hombre. José Ramón satisface ampliamente su ego, no sabemos si por galantería o por convencimiento. «Sois más tranquilas y comprensivas con nuestros errores, y a pesar de que la mujer conductora tiene mala fama, como profesionales no veo razón alguna para que no estéis perfectamente capacitadas.»

La profesora descansa y se infla con la respuesta. «Este chico va a aprobar» —dice—, y el chico está totalmente convencido de ello. Sólo falta que le den fecha. Casi hemos tenido que rescatar este reportaje de la imprenta. José Ramón se ha examinado. Lo hizo todo muy bien, sólo que se saltó un semáforo. «Un poco despistadillo», decía su profesora.

Pero ni está deprimido ni el mundo se ha terminado ahí. «A la segunda irá la vencida.»

José Ignacio RODRIGUEZ

Permisos de conducir clase B-1 (turismos)

PORCENTAJE DE APROBADOS POR N.º DE CONVOCATORIA Y EDAD-1985

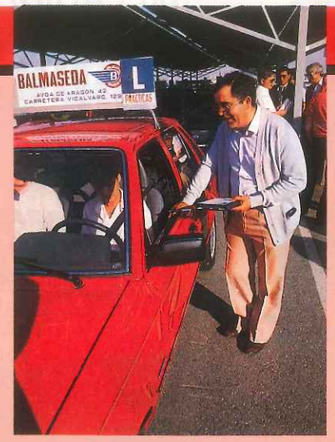
N.º convocatoria	% aprobados	% aprobados por edades		
		18 a 19	20 a 39	40 y más
1	38,5	45,1	35	14,6
2	29,4	31	28,8	19,6
3	15,5	13,2	16,6	17,5
4	7,9	6,1	9,2	12,2
5	3,8	2,3	4,6	9,4
6	2	1,1	2,4	7
7 y más	2,9	1,2	3,4	19,7

El cuadro corresponde a un muestreo que abarca el total de las provincias españolas, realizado durante todo el año 1985, del que se desprende que el mayor porcentaje de aspirantes —un 38,5 por 100—, sólo necesitan una convocatoria para aprobar.

Por edades, los alumnos con dieciocho y diecinueve años aprueban en primera convocatoria en el 45,1 por 100 de los casos, mientras que a partir de los cuarenta años cuesta un «poco» más aprobar.

Javier Herrero, examinador:

«No es una carrera de obstáculos»



Miguel GARROTE

Javier Herrero es uno más de los componentes del equipo que examina a los aspirantes madrileños al permiso de conducir. Un equipo unido —según sus propias declaraciones—, en el que se fomentan las relaciones humanas, se dialoga y se discuten con frecuencia las diversas situaciones de examen, con el fin de unificar criterios. Según él, es necesaria una formación constante del examinador.

Javier ingresó en la Dirección General de Tráfico en 1975 y desde 1978 ejerce como examinador. Anteriormente dio clases de Filosofía, Historia y Latín en el Instituto de Sabadell (Barcelona), como PNN.

—¿Cómo es el trabajo de un examinador?

—Es un trabajo duro, pero muy bonito, con un alto índice de responsabilidad, lo cual le da más aliciente y lo hace más sugestivo.

—¿Son necesarias unas cualidades especiales?

—Yo parto del principio de que lo que es capaz de hacer una persona lo puede hacer otra. No obstante, en este caso yo creo que son necesarios un mínimo de responsabilidad y de capacidad de trato humano. Además, es imprescindible tener unas cualidades de tipo psicomotor, de captación y atención y, por supuesto, cierta psicología innata para crear un ambiente relajado.

—¿Sois jueces objetivos?, ¿escucháis al profesor o al alumno?

—El examinador, de alguna manera, tiene que ser juez. Se dialoga con ellos, normalmente por su propia iniciativa, ya que nosotros solemos estar desbordados y condicionados por el tiempo. Los alumnos que quieren hablar con nosotros no suelen centrarse en las cosas que han podido hacer mal o bien, sino que generalmente te hablan de sus problemas, no sé si con la intención de ablandarte. Pero, a veces, cuando el propio examinador tiene dudas, trata de resolverlas hablando con los alumnos. Por otra parte, siempre buscamos la objetividad, y yo creo que se alcanza en un grado bastante aceptable, aunque es evidente que la objetividad absoluta es imposible.

—¿Se tiene en cuenta la situación de tensión que produce el examen?

—Indudablemente, sí. Somos conscientes de que el alumno tiene mermadas sus facultades en ese momento, y por tanto no exigimos un comportamiento al mismo nivel que un conductor veterano.

—¿Alguna vez has tenido la sensación de ser injusto?

—Sería pretencioso dar un no rotundo, pero, en general, me siento tranquilo y satisfecho.

—Algunos hablan de recomendaciones. ¿Examinarías a tu propio hermano o a un amigo?

—No creo en las recomendaciones y no tengo conocimiento de que entre mis compañeros estén en vigor. Yo, desde luego, no examinaría a un amigo, y, de hecho, ya se me ha planteado esa ocasión. Y no lo hago, en primer lugar, porque rompería el principio de objetividad del que hemos hablado. Por otro lado, el factor afectivo podría fácilmente llevar al aprobado a una persona que quizá no está bien preparada y que al día siguiente puede coger un coche, con el consiguiente riesgo.

—Hablando de riesgos, ¿vuestro trabajo lo tiene?

—Yo creo que sí. El simple hecho de estar toda la jornada laboral metidos en un coche implica ya riesgo. No es infrecuente que se produzcan pequeños sustos e incluso accidentes; algunos compañeros ya han estado hospitalizados por este motivo.

—¿Cada alumno es un caso nuevo, o se trata de pura rutina?

—Se corre el peligro de que se haga rutinario, pero ahí cuenta el esfuerzo personal para evitarlo.

—¿Te parece adecuado este sistema de examen para medir la capacidad de un conductor?

—Creo que el examen integral actual está bien. Procuramos que el alumno pase por el mayor número de situaciones propias del tráfico; los llevamos por carretera, por autovía y por las calles de la ciudad. Hacemos un examen compensado, pero, como todo, es mejorable, sin duda. La valoración de la capacidad del alumno se hace en conjunto, en función tanto de sus aptitudes y actitudes como de su conocimiento práctico de las normas y señales. Lo que ocurre es que el que se examina se lo plantea como una carrera de obstáculos y no es así.

—¿Has tenido algún encuentro posterior con alguien a quien hayas examinado? ¿Qué imagen crees que se tiene de vosotros?

—Empezando por lo último, yo creo que esa imagen no siempre es justa, quizá por el elevado número de suspensos. Ya se sabe lo que se suele decir: «He aprobado», o «me han suspendido». En cuanto a los encuentros, en una ocasión coincidí en una cafetería con un señor a quien había suspendido en el examen para camión. Se acercó a mí y entablamos una conversación muy agradable. Incluso me dijo que le gustaría que le volviera a examinar yo.

J. I. R.

100 PAGINAS

En julio, TRAFICO especial vacaciones

En el presente mes se cumple el primer año de vida de la revista TRAFICO, fecha a la que llegamos con más de 120.000 suscriptores fijos, lo que obviamente nos llena de orgullo. Esta circunstancia, unida a la llegada de las vacaciones veraniegas, nos obliga a algún tipo de celebración. Y hemos pensado que nada mejor que hacer un número extraordinario, con el doble de páginas y con un cuadernillo especial dedicado a las medidas de tráfico —provincia a provincia— de cara a las vacaciones, la ida y la vuelta, con consejos para que su viaje no sea una pesadilla, para que prepare su coche adecuadamente para el desplazamiento, con opiniones de expertos. Y en la revista, mucho más contenido, muchos más reportajes. Para que tenga que leer durante el verano. Por contra, tenemos que anunciarle, querido lector, que en agosto no estaremos en su casa, pero volveremos en septiembre, puntuales a nuestra cita.

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

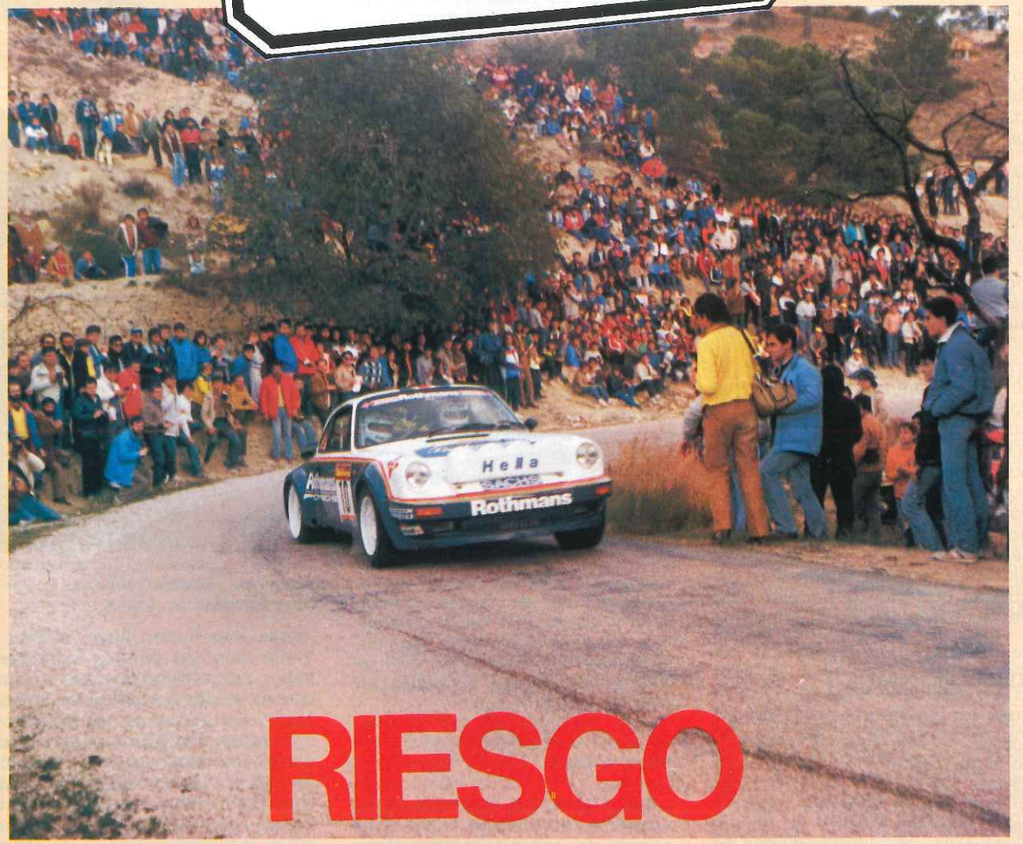
Rogamos a nuestros suscriptores se abstengan de remitirnos boletines de renovación en tanto no hagamos indicaciones pertinentes en tal sentido. Seguirán recibiendo la revista con normalidad.

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.

Tráfico DEL MOTOR

RALLYES:

Un deporte donde pilotos y público comparten el peligro



RIESGO Y ESPECTACULO

El tema de la seguridad en estas competiciones de carretera se encuentra tristemente en candelero debido a dos recientes accidentes con profunda repercusión en la opinión pública: a primeros de marzo, durante el rally de Portugal (puntuable para el Campeonato del Mundo de la especialidad) un coche abandonaba la pista en una zona abarrotada de público, dejando un saldo de dos muertos y multitud de heridos. Dos meses más tarde, en el Tour de Corse (otra prueba del Mundial), otro violento accidente acababa con la vida del más brillante piloto de rallyes del momento, Henry Toivonen, y de su copiloto, Sergio Cresto. Sobre las características de esta modalidad del deporte automovilístico y sus riesgos, nos escribe Luis Garrido, especialista de la revista *Auto-hebdo*.

Un rallye, disputado por carreteras a las que todo el mundo puede acercarse, hace imposible un total control del público.

El automovilismo no es, ni mucho menos, el más peligroso de los deportes que actualmente se practican. El alpinismo, el boxeo y otros le superan ampliamente en siniestralidad, tanto en número de lesionados como de víctimas mortales. Lo que sucede es que el accidente en una prueba automovilística implica una espectacularidad (morbosa) que multiplica su repercusión en la opinión pública. El accidente de un montañero o un submarinista ocurre calladamente y lejos de la vista del público.

Pero hay otro punto de capital importancia a considerar: el alpinista o el boxeador acepta y asume los riesgos que, *para él sólo,* conlleva la práctica de su deporte. En el automovilismo este riesgo, igualmente asumido por el deportista, se puede extender eventualmente al espectador, especialmente en este tipo de competición en carretera denominado *rallye.* En un circuito la entrada de público es controlada y los lugares donde se puede situar están rigurosamente delimitados. En un rallye, disputado por carreteras a las que cualquiera puede acercarse, el control riguroso del público es prácticamente imposible. Por eso los organizadores se esfuerzan cada vez más en difundir las normas mínimas de seguridad que han de adoptar quienes acudan a presenciar la prueba.

¿Qué es un rallye?

Mucha gente no sabe en qué consiste exactamente el *rallye* y se contenta definiéndolo como «una carrera de coches por carretera», lo que resulta bastante inexacto. Esencialmente, el rallye no es una competición de velocidad, sino de *regularidad.* Durante su recorrido, que puede ser desde apenas 100 kilómetros en pequeñas pruebas de categoría regional hasta varios miles de kilómetros en las del Campeonato del Mundo, los equipos participantes han de cumplir con un promedio establecido, igual para todos los equipos, rodando por carreteras abiertas al tráfico normal. El organizador establece una serie de puntos denominados Controles Horarios de Parada Obligatoria (CHPO), a los que cada coche participante ha de llegar a la hora fijada (después de haber tomado la salida de minuto en minuto), ni antes ni después; si un equipo se adelanta o se retrasa respecto de su hora teórica de llegada al control carga con una penalización, que quedará reflejada en su Carnet de Ruta, documento que es entregado a cada equipo en la salida y que habrá de ser presentado en cada uno de los controles. En nuestro país y en el resto de Europa no se autoriza que el promedio impuesto en carretera abierta al tráfico sea superior a 50 km/hora. Al final del rallye, el equipo que sume menos penalizaciones en su Carnet de Ruta será el vencedor.

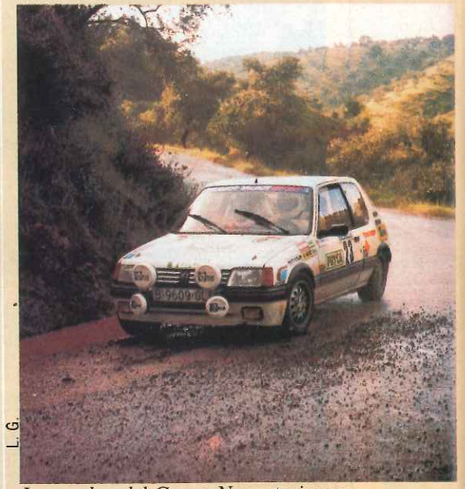
Hacer un recorrido de varios cientos de kilómetros a un promedio de 50 km/h. es fácil, está al alcance de cualquier conductor y vehículo actual, hasta el más modesto utilitario. Pero es que el *rallye* tiene algo más: las Pruebas Complementarias de Clasificación o «tramos cronometrados», que se disputan en carreteras cerradas al tráfico donde los coches son cronometrados uno a uno. Los tiempos marcados por cada equipo, sumados a las eventuales penalizaciones en Controles Horarios, configuran la clasificación final del rallye. El público bien informado acude a los pasajes más difíciles de estas «pruebas de velocidad», normalmente situadas en tortuosas carreteras de montaña, que es donde los pilotos han de mostrar su habilidad y las virtudes de sus máquinas. Allí es donde el *rallye* adquiere su carácter de «carrera de coches» con su inseparable espectacularidad, belleza... y riesgo.

Situarse bien

Los aficionados se procuran previamente información sobre el recorrido del rallye y la situación y horario de los tramos de velocidad. Estos tramos son cerrados al tráfico con anterioridad al paso del rallye —generalmente media hora antes de la hora teórica del primer participante—, de modo que el espectador ha de planificar sus movimientos contando con que ha de llegar a cada uno de los lugares en los que piense presenciar el paso del rallye con más de media hora de anticipación. Largos desplazamientos por carreteras malas, períodos de espera prolongados en lugares generalmente agrestes, casi siempre de noche y frecuentemente soportando lluvia o fríos... Tanto esfuerzo para, a la postre, haber presenciado el paso de los coches en dos o tres lugares, haber sido testigo de unos pocos cientos de metros, una ínfima parte del recorrido de cientos o miles de kilómetros en que consiste la competición. Parece demasiado; y, sin embargo, cuando se programa un rallye, insólitas caravanas de aficionados parten hacia las montañas y las carreteras de tercer orden conocen una congestión de tráfico propia de avenida ciudadana en hora punta.

La primera regla de seguridad es sobre cómo aparcar el coche. Debemos buscar la forma de alejarlo lo suficiente de la carretera, aunque la búsqueda de un lugar que nos permita esto nos haga alejarnos algunos cientos de metros del lugar elegido como puesto de observación: caminar un poquito no hace daño a nadie. Debe evitarse dejar el coche al borde de una curva: si está por el exterior corre el peligro de que un coche que llegue «pasado» de velocidad se detenga contra él; si está por el interior frecuentemente obstaculiza el trazado (en los rallyes es muy corriente «cortar» las curvas haciendo que medio coche pase por la cuneta) y en cualquier caso resta visibilidad a los pilotos. Hay que recordar también que en los metros siguientes a la salida de una curva un coche descontrolado igual puede salirse de la carretera por un lado que por el otro.

Auto-hebdo


L. G.

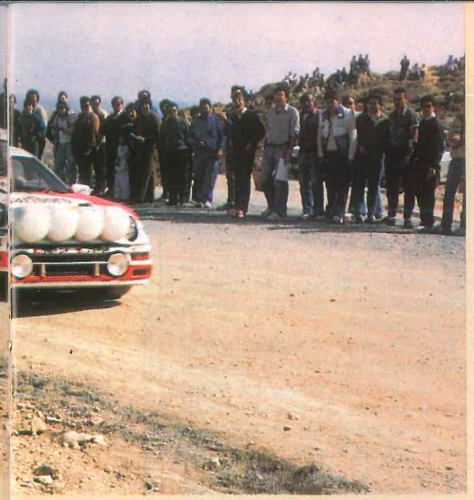
Los coches del Grupo N son turismos producidos en serie, con sus características de origen.

Un vehículo de la autoridad pertinente (en nuestro país, la Guardia Civil de Tráfico) pasará a la hora señalada anunciando el cierre de la carretera al tráfico: hay que estacionar el coche inmediatamente siguiendo las normas arriba indicadas. Tras su paso sólo podrán circular por la carretera los vehículos de la organización, debidamente señalizados. Cuando pase el que va marcado con el número «cero» en sus puertas es el momento de instalarse definitivamente en el puesto de observación elegido. Todo lo indicado con respecto a la seguridad de nuestro vehículo vale, con importancia mucho mayor, para la nuestra: lo mejor es situarse en lugares elevados y, desde luego, nunca al borde de la carretera ni en lugar que pueda ser alcanzado por un coche «en perdición».

Tras el paso del «coche cero» nadie debe invadir la calzada, pues el primero de los coches participantes llegará pocos minutos después. Sólo está justificado invadir la calzada para retirar lo que pudiera ser algún obstáculo; como ejemplo típico, un coche que quede averiado o accidentado. En este caso, y sólo si no hay algún comisario de banderas en la zona (suele ser imposible cubrir con comisarios *todas* las curvas del rallye), alguien debe correr hacia atrás en la carretera para avisar con gestos ostensibles a los siguientes coches de la existencia de un obstáculo.

Aunque haya una interrupción bastante larga en el paso de los coches nadie debe volver a la carretera, pues los siguientes pueden aparecer en cualquier momento; tampoco porque haya pasado el marcado con el último número en la lista de participantes, pues un coche retrasado puede venir detrás de él. La carretera debe dejarse libre hasta que pase el «doble cero», un coche de la organización marcado con dos ceros en sus puertas, que es el único indicador válido de que ha terminado el paso del rallye.

Si en nuestros desplazamientos tenemos que circular por alguna carretera por la que pasa también el rallye en sus «tramos de enlace» (o sea, la parte del recorrido que éste hace entre el tráfico normal), se debe ceder el paso a los vehículos participantes o de organización para facilitar las tareas de unos y otros: durante un rallye todo el mundo tiene prisa. Por esta misma razón se debe procurar evitar la circulación en sentido contrario al rallye por carreteras estrechas.



Público y coches deben situarse alejados en puntos donde un coche «pasado» de velocidad podría alcanzarlos.

Los coches de rallye, ¿han ido demasiado lejos?

Hace ya algunos años que se estructuró la reglamentación actual de los coches de rallyes, clasificándolos en tres categorías o grupos: el Grupo N, en el que compiten turismos producidos en serie y que han de mantener las características de origen; el Grupo A, compuesto por estos mismos turismos mejorados con vistas a la competición en una serie de aspectos, y el Grupo B, integrado por modelos diseñados y fabricados específicamente para la competición en rallyes. Estos coches se realizan en muy cortas series y los ejemplares que no se quede la fábrica para su propio equipo son vendidos a precios astronómicos y sólo a clientes escogidos.

En la actualidad los mejores coches homologados en Grupo B suelen esconder, bajo una ligerísima carrocería que imite en sus formas algún modelo de gran serie de la marca (Renault fue el iniciador de esta tendencia con el 5 Turbo), una estructura que en nada se asemeja a los coches «normales», sino a la de los monoplazas o prototipos para competición en circuito: motores centrales turboalimentados con potencias cercanas a los 500 CV convierten a estos coches, de peso inferior a los 1.000 kilos, en casi un Fórmula Uno disfrazado de turismo. Pero estos Lancia Delta S4, Peugeot 205 Turbo 16, MG Metro 6R4 o Ford RS 200 no van a competir sobre la ancha y nivelada pista de un circuito permanente, con amplios espacios libres a cada lado y el público convenientemente lejos, sino por estrechas e irregulares carreteras, pasando a centímetros de árboles y rocas o bordeando barrancos..., y donde los espectadores pueden encontrarse al borde de la carretera o incluso *en* la carretera.

Piloto y copiloto van protegidos por un robusco arco de seguridad, casco integral, mono ignífugo, extintores automáticos, depósito

de combustible con estructura de celdillas *teóricamente* ininflamable... Con todo, la seguridad absoluta es en este deporte una utopía, como ha venido a demostrar el reciente accidente de Toivonen y Cresto. Pero esto es algo que todos los pilotos saben y asumen. Tras el accidente de Córcega, la Federación Internacional de Automovilismo ha decidido cortar drásticamente, eliminando para 1987 el Grupo B, lo que ha levantado los clamores de las fábricas que habían gastado millonadas en el desarrollo de nuevos modelos; entre los mejores pilotos también abundan la disconformidad *(«Si se mata un alpinista, ¿van a prohibir subir montañas?»)* y el escepticismo *(«si se elimina el Grupo B pronto habrá coches de Grupo A con 500 CV»)*. La FISA habla también de que la potencia de los coches se ha de limitar a 300 CV sin que se sepa cómo podría controlarlo. En cualquier caso, ardua tarea la de determinar «hasta dónde se puede llegar demasiado lejos».

Decíamos más arriba que el piloto está relativamente protegido en el habitáculo de su coche. En cuanto al espectador de a pie, que ha acudido a la carretera para disfrutar contemplando un deporte y no a hacer demostraciones de «valor» —o temeridad—, su protección es sólo una, pero muy grande: el sentido común.

Luis Garrido

L. G.

Los espectadores acuden a montes y carreteras de tercer orden para ocupar buenos puestos de observación.

LA CRISIS

EL automovilismo deportivo, en los últimos tiempos, se ha visto sacudido por una serie de tristes accidentes, en los cuales se han visto involucrados espectadores.

En el reparto de responsabilidades podemos encontrar, por una parte, el incremento exagerado de prestaciones de los coches de rallye, auspiciado por el reglamento. Por otra parte, el aumento de popularidad de este deporte, junto con el interés de los aficionados en poder contemplar los singulares vehículos Grupo B, lo más cerca posible, con lo que es «el pan nuestro de cada día»: el encontrarse espectadores sobre el asfalto.

El desconocimiento de las prestaciones reales de los vehículos de los equipos de punta por parte de los organizadores de las competiciones, hace que en ocasiones se incluyan tramos urbanos que son un peligro para todos, o con un trazado muy rápido, con mucho riesgo en caso de error por parte del piloto, o unas etapas larguísimas, con pocas horas de descanso entre unas y otras, con lo que los conductores no se encuentran en las mejores condiciones para conducir ni tan sólo un vehículo normal y mucho menos vehículos con potencias superiores a los 400 CV.

Para evitar la sangría actual y para que nuestro deporte vuelva a ser un bonito espectáculo, con los pilotos divirtiéndose en vez de sufrir por la integridad física de los buenos aficionados y poder concentrarse en conseguir unos buenos registros, convendría seguir unos consejos por parte de todos los que formamos la familia raillística:

Por parte del espectador, trepar a los márgenes de la carretera; con un metro y medio ya no se corre peligro en zonas lentas y además se ve mejor la curva. También es conveniente no ponerse enfrente de la frenada, no vaya a ser que alguno se cuele y lo paremos con las manos. En las zonas patinosas, no colocarse en el exterior de las curvas, pues si el piloto entra un poco pasado, con la trasera barrerá la cuneta exterior en la salida.

También puede producirse que a algún afortunado con caballos, al acelerar se le espante el bólido y nos lo encontremos encima. A pesar del frío, procurar no hacer excesos del antihielo de los frascos —coñac, tinto, etcétera—, pues no estaremos preparados para «tocar el dos» en los momentos difíciles y en nuestros desplazamientos entre los tramos nos la jugaremos.

Procurar evitar los puntos tradicionales de gran concentración de público, y si de todas formas nos empeñamos, en caso de no encontrar sitio, no nos pongamos en la calzada, pues como hay mucha gente, si necesitáramos salir embalados, no nos será posible, ya que tropezaríamos con los demás espectadores y el resultado sería como el presenciado en el pasado rallye de Portugal, en la salida de carretera del piloto portugués Joaquín Santos, en el que fueron arrolladas treinta personas.

Otro de los puntos peligrosos son los interiores de las curvas, pues actualmente, como no esté cubierta de pedruscos, no hay garantía de que uno de los jóvenes bombarderos no se dé un recorte de curva para aprovechar el máximo, y nos encontremos de golpe con que un «slik» de 29 cm. nos pasa por encima de los pies acompañado de unos fogonazos del escape.

Por último, parecerá una tontería, pero la mayoría de accidentes serios ocurridos a los espectadores son debidos a encontrarse subidos a pretiles o sobre el borde de la carretera, y cuando un coche se descontrola y lo ven venir, se tiran al suelo, dejándose en el trance alguna pierna o la cabeza.

Conclusión: subíos alto y veréis mejor sin correr peligro. Cuando vayáis de un tramo al otro, salid con tiempo, para no tener que atacar a fondo para llegar.

Por parte del resto, es necesario que nuestros ingenieros se reúnan con los organizadores y con los pilotos para que, entre todas las partes interesadas, tracen un automovilismo espectacular, seguro, no demasiado caro (pues pedir que sea barato es pedir un imposible), y las conclusiones, presentarlas a nuestros «abuelicos» de las federaciones y procurar que no divaguen sobre nuestras conclusiones, pues aquí tenemos nuestro principal enemigo, más por desconocimiento que por maldad.

ZANINI
A TODO GAS

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	9829-N	0515-I	686	437	30
Albacete	7827-G	8366-G	539	538	158
Alicante	1304-AS	4666-AS	3.362	2.474	810
Almería	7585-I	8425-I	840	665	241
Asturias	2993-AH	5207-AH	2.214	187	32
Avila	2979-D	3220-D	251	844	261
Badajoz	2219-J	2932-J	713	1.563	638
Baleares	7733-AH	0734-AJ	3.001	8.155	1.582
Barcelona	9528-HF	4327-HH	14.799	475	27
Burgos	7572-I	8416-I	844	607	100
Cáceres	2704-G	3202-G	498	1.642	706
Cádiz	8996-T	0613-U	1.617	799	315
Castellón	4038-N	5238-N	1.200	581	109
Ciudad Real	3166-I	3703-I	537	966	357
Córdoba	2611-O	3619-O	1.008	1.139	209
Coruña (La)	8667-AC	0588-AD	1.921	379	49
Cuenca	7096-D	7368-D	272	1.041	282
Gerona	7150-W	9256-W	2.106	1.047	507
Granada	8022-L	9226-L	1.204	235	20
Guadalajara	9365-C	9675-C	310	1.171	153
Guipúzcoa	6465-W	8433-W	1.968	388	140
Huelva	7689-H	8333-H	644	293	58
Huesca	1013-G	1528-G	515	745	284
Jaén	5493-I	6233-I	740	741	73
León	8812-L	9662-L	850	654	86
Lérida	4919-L	5912-L	993	439	90
Logroño (La Rioja)	8448-G	9059-G	611	421	72
Lugo	0795-I	1514-I	719	9.523	887
Madrid	8647-GX	3176-GZ	14.529	1.731	704
Málaga	9126-AB	1729-AC	2.603	1.982	645
Murcia	5359-X	7396-X	2.037	927	141
Navarra	9694-P	1162-S	1.468	389	34
Orense	6233-H	6806-H	573	1.392	146
Palencia	2396-E	2731-E	335	312	28
Palmas (Las)	6020-Y	8044-Y	2.024	1.330	162
Pontevedra	0047-X	1625-X	1.578	1.490	231
Salamanca	8351-H	8944-H	593	546	42
Santa Cruz	3367-W	5372-W	2.005	1.338	89
Santander	3225-N	4271-N	1.046	824	153
Segovia	4612-D	4886-D	274	204	17
Sevilla	4268-AJ	7066-AJ	2.798	1.977	900
Soria	4887-C	5081-C	194	129	32
Tarragona	8081-P	9652-P	1.571	1.026	261
Teruel	4192-D	4441-D	249	251	57
Toledo	0375-J	1154-J	789	581	99
Valencia	6702-BV	1707-BW	5.005	3.889	1.674
Valladolid	5433-M	6376-M	943	653	58
Vizcaya	0649-AM	3840-AM	2.191	1.551	153
Zamora	3425-E	3743-E	318	220	21
Zaragoza	2196-W	4226-W	2.030	1.114	200
Ceuta	6014-C	6194-C	180	157	16
Melilla	8807-B	8934-B	127	202	17
TOTALES			90.422	313.904	63.651

ASI VAN LOS MUNDIALES

De tercero de su marca a primero en el Mundial. ¡Qué problema! Esa es la evolución de Manuel Herreros, conocido en el mundillo del motociclismo como «Champi». Y es que este joven piloto de Derbi sólo ha necesitado tres carreras para encaramarse, por méritos propios, en la primera plaza del Mundial de 80 c.c., por delante de los consagrados Dorflinger y sus compañeros Jorge Martínez «Aspar» y el propio Nieto. El domingo 25 de mayo incluso ganó con autoridad en Nurburgring. En las otras categorías, las clasificaciones van así: en 250 manda Carlos Lavado, seguido de Mang y Martin Winmer (las mismas posiciones de la carrera de Alemania); en 500 sigue en cabeza Lawson (y Spencer todavía sin poder participar), y en 125 comanda la clasificación Gresini.

Herreros y De Angelis, dos suertes distintas.

Por lo que respecta al Campeonato del Mundo de Fórmula 1, la clasificación, al cierre de la revista, estaba encabezada por el brasileño Ayrton Senna, que hizo segundo —por culpa de los neumáticos— en la carrera celebrada en Bélgica. Nigel Manssel, que venció en esta prueba, se coloca en la tercera plaza, por detrás de Alain Prost, que no pudo terminar. Manssell dedicó su victoria a Elio de Angelis, fallecido semanas atrás cuando entrenaba en el circuito Paul Ricard. El padre de éste, por cierto, ha presentado una querella en el tribunal de Toulon para que se aclaren las responsabilidades. Su abogado declaró que existen posibles *«negligencias, imprudencias, falta de atención e indiscutibles inobservancias del reglamento».*

ASÍ VEN EL PEUGEOT 505 gti

NOTA MEDIA: 7,3

DATOS TECNICOS

MOTOR

Posición: delantera, longitudinal.
Cilindros: cuatro, en línea.
Cilindrada: 2.165 c.c.
Alimentación: inyección electrónica.
Carburante: gasolina super.
Depósito: 70 litros.
Potencia máxima: 130 CV a 5.750 r.p.m.

TRANSMISION

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

FRENOS

Delanteros y traseros de disco. Servofreno.

SUSPENSION

Independiente a las cuatro ruedas.

DIRECCION

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

RUEDAS

Llantas: chapa, 5,5 × 14".
Neumáticos: 185/70 R14.
Peso: 1.235 kg. **Longitud**: 4,58 m. **Anchura**: 1,72 m. **Altura**: 1,45 m. **Maletero**: 387 dm. cúbicos. **Precio final**: 2.523.000 ptas.

auto PISTA

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

Comentario: Dentro de la gama 505 de los Peugeot de fabricación nacional, la versión más potente es el GTI con motor de inyección de gasolina. Respecto al modelo del año pasado, las variaciones externas son pequeñas, pero sí son apreciables los cambios en el interior. El coche es rápido y muy agradable de conducir, por el cómodo manejo de la palanca de cambio, su sistema de aireación y una estabilidad sin pegas. En el lado malo, el consumo es su principal defecto.

LO BUENO

— Comportamiento.
— Manejo del cambio.
— Sistema de climatización/ventilación.

LO MALO

— Consumo.
— Motor ruidoso.
— Precio.

Motor 16

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

Comentario: El Peugeot 505 GTI es un coche rápido, estable, capaz de acelerar con mucha energía y bastante elástico. Un coche que da alas a sus usuarios. Con él se podría pasar en un instante de la conducción normal a un pilotaje deportivo, sin perder nunca el confort de marcha que envuelve al conductor y a los pasajeros. Los defectos hay que buscarlos en el consumo, que queda por encima de la media; en el ruido mecánico, bastante alto, y en la decoración interior, demasiado sobria.

LO BUENO

— Comportamiento.
— Frenos potentes.
— Motor brioso.

LO MALO

— Consumo algo alto.
— Interior muy sobrio.
— Motor ruidoso.

EL PERIÓDICO

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

Comentario: Sin ser un modelo excesivamente moderno, el Peugeot 505 GTI se encuentra en la línea de los vehículos que aúnan un gran confort y habitabilidad con unas buenas prestaciones, de modo que el usuario tiene una excelente combinación confort-comportamiento, que constituye una de las bazas fuertes en la gama del 505. Cabe señalar aquí los retoques de estética llevados a cabo tanto por dentro como por fuera, que en cierto modo han mejorado notablemente su aspecto, un tanto pesado.

LO BUENO

— Excelente confort.
— Buen comportamiento.
— Dirección suave.

LO MALO

— Motor ruidoso.
— Consumos algo elevados.
— Línea pesada.

La Voz de Galicia

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

Comentario: El 505 GTI es un coche clásico y que sigue teniendo una gran aceptación por la imagen de robustez y seguridad que la marca ha sabido crear a lo largo de muchos años, además de tener extraordinariamente prestigiada su mecánica. Su línea, aunque retocada y mejorada, cambia un poco la primera impresión del coche, pero sigue siendo el automóvil grande y pesado de siempre. Es un vehículo dirigido principalmente a los automovilistas que gustan del coche grande, que hacen muchos kilómetros al año y que piensan que lo más importante es el confort interior y el comportamiento rutero.

LO BUENO

— Excelentes prestaciones.
— Equipamiento muy completo.
— Buen comportamiento rutero.

LO MALO

— Línea ya superada.
— Consumo elevado.
— Excesivo peso.

autopista

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

Comentario: El Peugeot 505 va a cumplir su séptimo año de vida y esto, en el campo automovilístico, se nota. El «restiling» de que fue objeto hace pocos meses le ha dado nuevos bríos y, en concreto, la versión GTI tiene virtudes para defenderse bien frente a sus rivales. A las tradicionales virtudes del vehículo —habitabilidad y comodidad—, se les une una mecánica de buen rendimiento. Sin embargo, el acabado y los consumos aún deberían presentar mejores resultados.

LO BUENO

— Habitabilidad.
— Cambio preciso y suave.
— Suficiente equipamiento.

LO MALO

— Detalles de acabado.
— Recuperaciones pobres.
— Consumos algo altos.

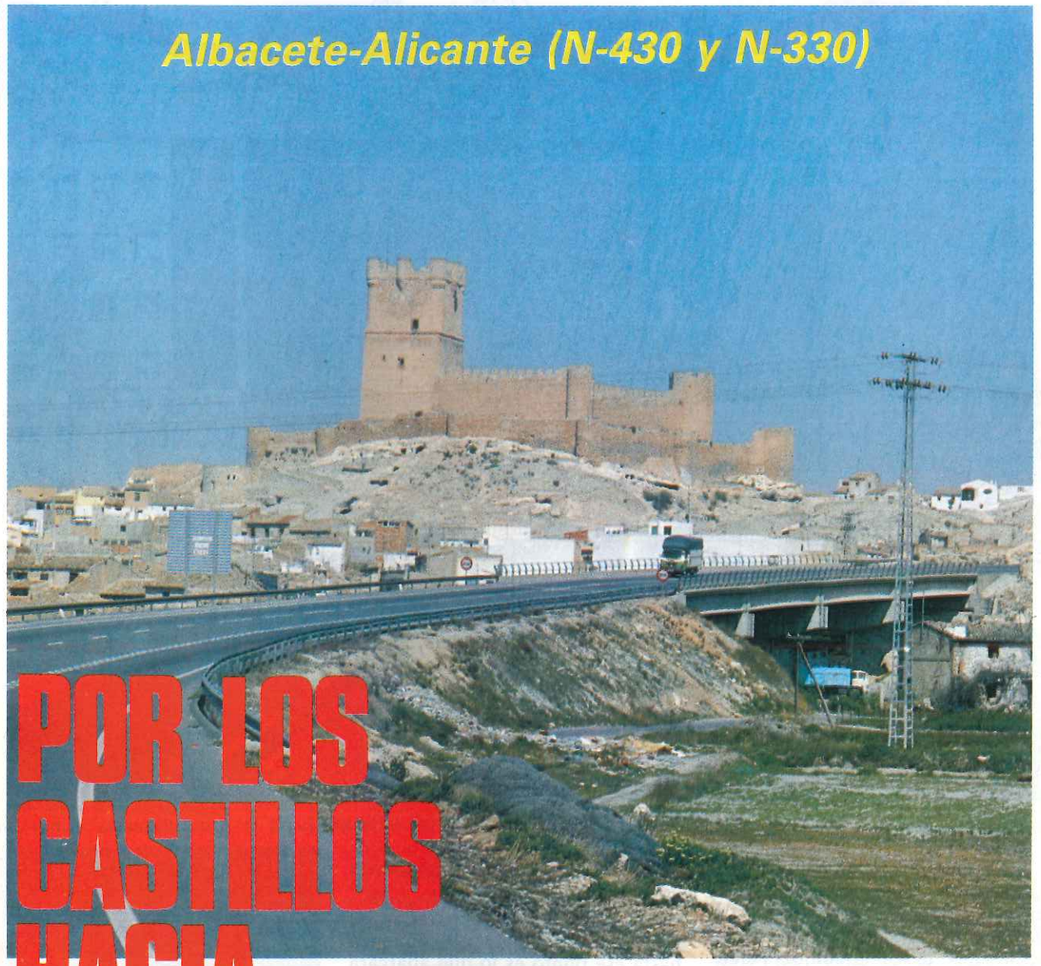
VIEJAS GLORIAS

Citroën B-12, torpedo «tout acier»

El tipo B-12 de Citroën es el último modelo derivado del tipo «B-2 F», que en el año 1925 fue presentado en público en el Salón del Automóvil. Las ventajas de este modelo eran un chasis reforzado, una carrocería enteramente de acero («tout acier»), una mayor elegancia de línea y una mayor sobriedad respecto a los modelos anteriores de la marca. También la suspensión experimentaba importantes mejoras con respecto a sus precursores, con ballestas semielípticas en las ruedas delanteras y dos amortiguadores de fricción en las ruedas traseras. Y aún una tercera innovación, acaso la más importante de todas, como era el freno a las cuatro ruedas. La producción de este modelo B-12 la dio por terminada la Citroën en el mes de septiembre de 1926. (De la colección de Luis Gómez-Rodulfo Barbero, de Salamanca.)

RAMON, con humor

Albacete-Alicante (N-430 y N-330)



POR LOS CASTILLOS HACIA EL MARE NOSTRUM

Hemos elegido Albacete como nacimiento de este «Kilómetro a kilómetro», por ser un punto de partida de diversas carreteras nacionales muy transitadas, sobre todo en época de vacaciones. La 301, desde Ocaña, llega hasta la capital albaceteña, famosa por su fabricación de herramientas y, sobre todo, por su industria de navajas, típica más allá de las fronteras. Desde allí, la 430 nos deja en Almansa, ciudad del calzado por excelencia, ruta abierta a la 330, que nos conduce a Alicante, con playas y sol como objetivos finales.

La 430 sigue hasta Valencia y la 301 hasta Murcia-Cartagena. Todo un croquis de categoría, con movimiento de miles y miles de vehículos y un no muy alto índice de accidentes si tenemos en cuenta la capacidad transitoria de turismos y camiones, sin olvidar ciclomotores que van de un término a otro, por cortas que sean las distancias.

Alguna pega sí que hay, pero las autoridades están en ello. Lo que hemos de pedir es que las soluciones lleguen pronto y los accidentes bajen tanto que brillen por su ausencia.

Es la batalla de todos y el deseo común.

Albacete, punto de arranque, es lugar de paso obligado para muchos españoles hacia la costa alicantina y murciana.

Ya a la salida de Albacete capital, frente al estadio de fútbol, vemos la carretera que une esta ciudad con Alicante por medio de dos nacionales: la 430 (Badajoz-Valencia) y la 330 (Alicante-Murcia). El tránsito es grande, pero hay que reflejar que el piso está en buen estado y, además, la señalización es casi perfecta.

Quizá sobra alguna curva en puntos kilométricos que se han detectado como «negros». Pero esto queda pendiente. Ahora lo que interesa es narrar ese kilómetro a kilómetro que ha recorrido la revista TRAFICO.

Provincia de Albacete (Nacional 430)

Kilómetro 247: Señal anunciadora: Alicante, 163 kilómetros. Empieza la carretera con doble vía.

Km. 248: Vía normal. Recta. Obligatoriedad de uso del cinturón de seguridad.

Km. 250: Anuncio parador de La Mancha. Desde el comienzo hasta ese punto es lo que abarcará la circunvalación que se está realizando.

Km. 254: Quitamiedos. Finaliza el término municipal de Albacete y comienza el de Chinchilla, que abarca hasta el kilómetro 290.

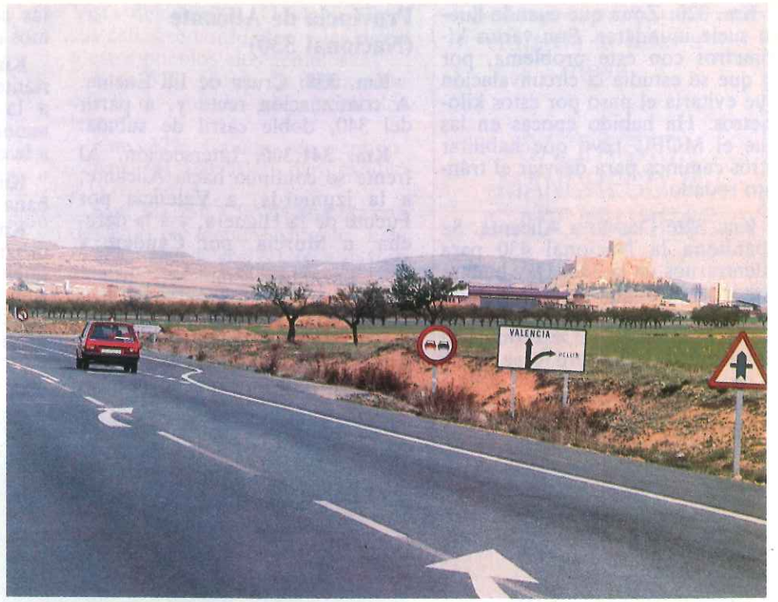
Km. 255: Paralela a la carretera, la vía del ferrocarril Madrid-Alicante.

Km. 258: Fábrica de papel. Se observa ya Chinchilla al fondo. Es el pueblo más alto de Albacete, importante por su cerámica. En lo alto de la montaña, la fortaleza preparada para penal.

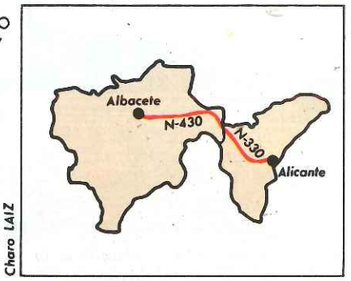
Km. 259: Doble carril de subida.

Km. 263: Flechas en la calzada avisando la prohibición de seguir

Salida de Almansa. Un cruce difícil, pero muy bien señalizado.



Flechas en la calzada señalan la cercana prohibición de adelantamiento.



Charo LAIZ

adelantando. A lo largo del trayecto permanecen pintadas.

Km. 266: Rampas sin visibilidad.

Km. 268: Recta.

Km. 272: Curva peligrosa.

Km. 274: Aviso entrada a Horna.

Km. 276: Puerto de El Blanco.

Km. 278: Reducción de velocidad: 80, 60. Villar de Chinchilla.

Km. 280: Rampa de subida sin visibilidad. Inmediatamente está el desvío a Pétrola. Dos kilómetros después, el correspondiente a Corral Rubio.

Km. 284: Puerto de Los Altos. Una vez culminado se atraviesa una recta con el recuerdo de «a 100».

Km. 291: Término municipal de Bonete. Dos kilómetros más tarde está la entrada al pueblo. Antes se atravesaba, pero la variante lo anuló. Existe una recta de varios kilómetros que nos sitúa en el término municipal de Almansa.

Km. 305: Curva con prohibición de adelantar, puente sobre ferrocarril, velocidad máxima 80. A la derecha, indicación santuario Nuestra Señora de Belén, patrona de Almansa.

Km. 307: A la izquierda se ve Alpera, ciudad importante por su cueva de pintura rupestre.

Km. 309: Dos carriles en dirección a Albacete. Continuando la ruta nos encontramos un tramo con quitamiedos y una subida sin visibilidad.

Km. 313: Antigua entrada a Almansa, bordeando la vía del tren.

Km. 315: Señal de Hellín. El castillo de Almansa se ve al fondo, con una bonita panorámica.

Km. 316,400: Entrada a la ciudad de Almansa, famosa por sus fábricas de calzado, que se dan también en varios sitios de la provincia de Alicante.

Km. 320: Zona que cuando llueve suele inundarse. Son varios kilómetros con este problema, por lo que se estudia la circunvalación que evitaría el paso por estos kilómetros. Ha habido épocas en las que el MOPU tuvo que habilitar otros caminos para desviar el tránsito rodado.

Km. 326: Desvío a Alicante. Se abandona la Nacional 430 para adentrarnos en la 330. Hay buenas rectas, con alguna rampa y también curvas bien señalizadas. Al llegar al kilómetro 336 termina la provincia de Albacete y se inicia la de Alicante.

Provincia de Alicante (Nacional 330)

Km. 338: Cruce de La Encina. A continuación recta y, a partir del 340, doble carril de subida.

Km. 341,300: Intersección. Al frente se continúa hacia Alicante; a la izquierda, a Valencia por Fuente de la Higuera, y a la derecha, a Murcia, por Caudete y Yecla.

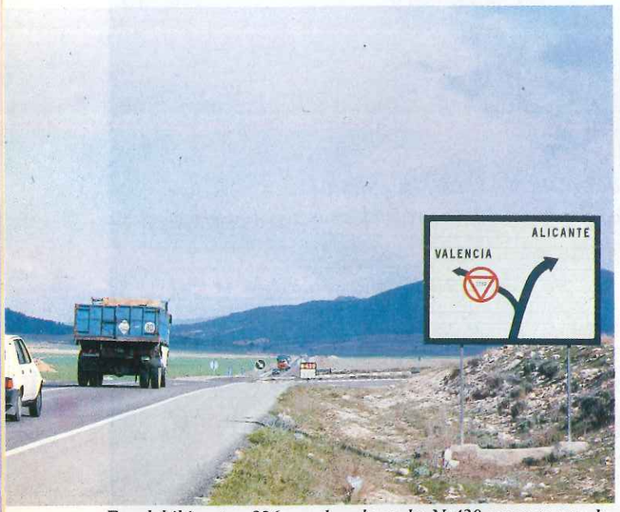
Km. 343,600: Intersección a Fontanares.

Km. 345,800: Paso de ganado, señalizado. Cuando TRAFICO recorrió la zona, un rebaño de ovejas atravesaba la carretera. Tuvimos que detenernos.

Km. 352,300: Origen de la variante de Villena, con intersección a la entrada. Con anterioridad, anuncio de venta de leña y entrada a la ciudad deportiva.

Km. 352,400: Principio zona urbana de Villena.

Km. 355,650: Final de la zona urbana de Villena. A 300 metros, final de la variante con intersección de entrada. Importante castillo, donde como por otros lugares de esta zona se celebran fiestas de moros y cristianos. Hay dos túneles y una indicación Villena-Alcoy.



En el kilómetro 326 se abandona la N-430 para tomar la N-330, hacia la capital turronera.

Provincia de Alicante. En la fotografía se aprecian con claridad las ondulaciones de la carretera.

Accidentalidad

Un minucioso estudio nos ha dado las cifras de accidentalidad de la zona, que hemos recopilado en los años 1985-86. Eso sí, separando las dos carreteras nacionales. De un lado, la 430, Badajoz-Valencia, a su paso por la provincia de Albacete. Luego, la 330, Murcia-Alicante, resumiendo lo correspondiente a la población alicantina.

Año 1985-86

N-430 (puntos kilométricos 247-336)

Accidentes: 126.
Muertos: 22.

N-330 (puntos kilométricos 336-408,600)

Accidentes: 213.
Muertos: 25.

Circunvalaciones para Albacete y Almansa

A nivel del tráfico rodado, que es lo que nos ocupa y preocupa, tenemos que adelantar que existen obras y proyectos que van a beneficiar poderosamente a los transeúntes de las nacionales 301, hasta Albacete, y las 430 y 330. De un lado, la circunvalación de Albacete, con un proyecto que supera los mil millones de pesetas (puede hasta doblarlos), evitará el paso por la capital a quienes desde Madrid vayan hasta Alicante.

Es algo envidiable, que va a beneficiar a los ocho mil conductores que diariamente (hablamos de una media) pasan por la zona, de los que cinco mil van hacia Alicante y tres mil hacia Valencia. La longitud en kilómetros será de quince, por la parte norte de la capital, enlazando la 301 con la 430. También está en mente de los responsables un área para mercancías peligrosas.

Por lo que se refiere a Almansa, donde las inundaciones son frecuentes en épocas en las que la lluvia hace su aparición, también habrá circunvalación. Este proyecto está en adjudicación de obras. Sin embargo, en Albacete ya se trabaja.

Km. 361: Santa Eulalia.

Km. 364: Curva en zigzag, con quitamiedos.

Km. 365,300: Intersección con la vía local de Castalla y Sax. A continuación un cementerio de coches. Hay varios en estos tramos.

Km. 366,900: Cruce y acceso a Sax.

Km. 371,100: Curva. Instalación eléctrica.

Km. 372,300: Puesto de la Cruz Roja de Petrel.

Km. 372,700: Principio de la variante de Elda. Intersección de entrada.

Km. 372,900: Entrada a Petrel. Vista del castillo. Unido a Elda, sus calles se confunden y les dicen a estos pueblos «los gemelos».

Km. 378: Salida de Elda, con carril de subida para vehículos lentos.

Km. 379: Cambio de sentido.

Km. 381,100: Isleta para cambio a la izquierda.

Km. 384,250: Curva peligrosa con descenso en sentido Alicante. Está bien señalizada con 80, 60 e incluso «altura 4,6». Señal Murcia-Crevillente y posterior Elche, 17.

Km. 387,300: Intersección a Novelda y Agost.

Km. 388,100: Acceso a Monforte del Cid.

Esta curva, en el kilómetro 384, es altamente peligrosa, tanto por su trazado, en descenso, como por su firme deslizante.

El tráfico es intenso en la entrada a Alicante. En la gráfica, el desvío hacia Elche, por la A-422.

Guía de la buena mesa

GAZPACHO MANCHEGO Y ATASCABURRAS

No sólo en el viaje hay que conducir y conducir. Para quien va sin prisa y puede disfrutar del desplazamiento hay una guía del comer y beber, que se la recomendamos sinceramente. Uno da fe de ello. Pero mejor es anotar lo que se puede tomar. Por ejemplo, en Albacete lo mejor es el gazpacho manchego. Se sofríen las carnes antes de cocerlas y luego se mezclan con la cebolla, bastante pimiento y poco tomate. Las carnes, eso sí, de la zona: conejo, liebre, perdiz, torcal y codorniz. Luego, la gachamiga, en la provincia de Alicante. Es un plato para el jolgorio, y cuentan que para que salga una buena hay que hacer antes cien malas. No olvide el atascaburras, con patatas, ajos, pimentón y... aceite. Todo se cuece y se mezcla. Debe estar bueno, aunque uno, sinceramente, no lo probó, por más que nuestro compañero, albaceteño él, se empeñara. También el arroz es propio. Desde paella alicantina, que no sólo está la valenciana, hasta la caldera. Y luego, los postres. Por Albacete, los mejores con miel. Y en Alicante, desde el típico pastel hasta... los turrones, famosos en el mundo entero. No se asusten, que en todo el año un trocito de turrón de Jijona deja un sabor de maravilla. El vino, de Villarrobledo, barato y bueno, o del propio Alicante, para todos los gustos.

Otra cosa es el recuerdo. Hay que llevar algo a casa, al menos para que no le digan que tardó más de la cuenta, que tenía usted la vuelta prevista un viernes y llegó el sábado. Las tinajas de Villarrobledo, como la cerámica de Chinchilla, le agradarán. Pero lo que más, la cuchillería de Albacete. Y en Alicante, su artesanía. El calzado nos viene bien a todos. Hay más, pero, ¿para qué romperse la cabeza?

Km. 390,900: Intersección Aspe y Agost. Dos cementerios de coches más.

Km. 392,500: Cruce de Orito. Luego doble carril de subida y una recta de bajada. Curva con quitamiedos.

Km. 394,500: Puerto del Portichol.

Km. 395,800: Intersección a Aspe.

Km. 400,200: Rebolledo. El tránsito por la población está regulado semafóricamente.

Km. 401,300: Isleta para cambio de sentido.

Km. 403: Curva con rampa de subida.

Km. 404,300: Entrada a Las Atalayas.

Km. 405: Polígono industrial de Las Atalayas. Anuncio de estación de ITV.

Km. 406,700: Desvío a Elche. También señal del aeropuerto. Con anterioridad, polígono industrial de Pla de la Vallonga.

Km. 407,300: Merca-Alicante.

Km. 408,200: Principio de la zona urbana de Alicante.

Km. 408,600: Plaza de La Luna.

Km. 412,100: Intersección con la Explanada. Calles de la ciudad.

El camino estaba recorrido. Unas jornadas de trabajo y el estudio se había completado.

En esta ocasión, Albacete-Alicante, una carretera nacional frecuentada por miles y miles de personas, en su mayoría madrileños, que buscan en verano las cálidas playas de la costa. Todos tienen asegurado un itinerario fácil a poco que cumplan con las señales indicadoras. Eso sí, el tránsito es grande. Sobre todo en épocas señaladas como la veraniega. Pero programando el viaje como tiene que ser no habrá problemas.

Algunas curvas, bien señalizadas; rectas importantes y pocas travesías por el centro de las poblaciones hacen que el trayecto no se complique mucho, máxime si se piensa que al final espera la acogedora Alicante. Y en plena ruta la no menos famosa Albacete.

Nono HIDALGO
Fotos: Pepe RUBIO
(enviados especiales)

Castillo de Almansa.

Para hacer turismo

La ruta elegida, Albacete-Alicante, tiene innumerables atractivos. La capital albaceteña tiene riqueza económica y posee arte e historia suficientes como para escribir folios y folios. Situada en la llanura de La Mancha Alta, está limitada por las montañas de Chinchilla y Alcaraz, pasando por sus proximidades el canal de María Cristina, que encauza el Balazote. De origen ibérico, llamada por los árabes Al-basit, tiene edificios maravillosos como la catedral, donde se venera a Nuestra Señora de Los Llanos, la patrona; la ermita de San Antonio, el convento de las Justinianas, los palacios de la Diputación, Pino-Hermoso y Casa de los Picos.

Desde Albacete a Chinchilla y Bonete, antes de entrar en Almansa, en cuyo término municipal se encuentra Alpera, que cultiva cereales, viñedos y olivos, pero que tiene su justa fama con la cueva de La Vieja, de pintura rupestre de la época prehistórica. Más adelante, Almansa, ciudad por excelencia del calzado. Felipe IV le dio el título de «muy noble y muy leal». En sus cercanías se dio la batalla de su nombre en la Guerra de Sucesión. Posee un importante castillo, que se divisa desde la carretera.

En la provincia de Alicante, Villena, con el castillo más elevado de la comarca y su notable Torre del Homenaje. Dos iglesias a tener en cuenta: Santiago y Santa María, esta última del siglo XVI, con interior gótico. Tiene un Museo Arqueológico, donde se guarda el Tesoro de Villena.

Siguiendo el itinerario nos situamos en Sax, coronada por un castillo del que se conservan dos torres. La portada de la iglesia parroquial es de estilo renacentista y el interior gótico.

Más adelante Petrel, de tradición alfarera, con la industria del calzado en primera línea, al igual que Elda, que rememora épocas históricas basadas en las ruinas del castillo de los condes de Coloma, construido en el siglo XVI.

Después de Elda, Novelda, rodeada de viñedos y hortalizas, con el castillo sobre el «Castrum-Molae» y un bello paisaje, con Alicante y el mar al fondo.

En la ruta, desvíos a capitales importantes como Elche, pero el final era Alicante, «donde el sol pasa el invierno». En su interior destaca la Explanada, el paseo de las palmeras. Desde lo alto de su castillo, el panorama es impresionante. A sus pies, la ciudad, con sus paseos a orillas del Mare Nostrum, el puerto... Numerosos monumentos: la catedral, el Ayuntamiento, el citado castillo de Santa Bárbara, el palacio de la Diputación y el museo de arte Siglo XX, entre otros.

CICLOMOTORES: Aprendizaje, matrícula y casco

Miguel GARROTE

Por un «dos ruedas» más seguro

SE apoyan en el suelo sobre dos puntos y de carrocería —prácticamente inexistente— hace las veces el propio cuerpo del conductor. Ciclomotores y motocicletas tienen unas características muy especiales, su número es importante (1.500.000 ciclomotores y 739.056 motocicletas), y la accidentalidad muy significativa, tanto en cantidad como porque afecta sensiblemente a las capas más jóvenes de la población, sobre todo en el caso de los ciclomotores. La seguridad de estos últimos preocupa profundamente en Europa, buena prueba de lo cual son las recomendaciones que se han ido sucediendo en los años 1974, 1980 y 1985, en forma de Resoluciones de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (CEMT), para que se introduzcan diversas medidas como el casco obligatorio, examen previo a la obtención de la licencia y matriculación de estos vehículos.

La mayoría de los estudios consultados permiten extraer un cierto número de puntos comunes a todas las categorías de vehículos de dos ruedas. Por un lado, el número de accidentes es alto, sobre todo de ciclomotores, que ocupan el segundo puesto después de los turismos, y las consecuencias generalmente graves debido a su vulnerabilidad y a que suelen producirse por colisión con vehículos de cuatro ruedas, con los que tienen todas las de perder. Por otro lado, son más sensibles al estado de la calzada (lluvia, gravilla, etcétera), y, a alta velocidad, el mantenimiento del equilibrio requiere una concentración de la atención que distrae del control de la circulación que les rodea. El poco espacio que ocupan sobre la calzada y la vestimenta muchas veces oscura de sus conductores añaden dificultad a la detección de su presencia por otros usuarios.

Del análisis de los datos estadísticos se desprende que los conductores de ciclomotores, debido a la mayor manio-

Miguel GARROTE

Aunque está expresamente prohibido viajar como pasajero en un ciclomotor, el pasado año hubo que lamentar entre éstos 28 muertos y 1.636 heridos.

brabilidad y accesibilidad de sus vehículos, unida a su juventud e inexperiencia como conductores, tienden a asumir mayores riesgos circulatorios y a cometer determinadas infracciones en comparación con los motociclistas, los cuales tienen habitualmente mayor experiencia circulatoria. Asimismo, los conductores de ciclomotores efectúan mayor número de giros incorrectos en carretera, mayor número de desobediencias en cuanto a las reglas de prioridad, entran con más frecuencia en la corriente circulatoria sin tomar precauciones, circulan con más frecuencia fuera de la pista-arcén y lo hacen por mano contraria o dirección prohibida más habitualmente que los conductores de motocicletas y, por supuesto, de turismos.

Nos permitimos rescatar un dato puntual de la encuesta «Qué piensa usted sobre el tráfico», referente a la velocidad máxima a la que serían capaces de conducir con seguridad los distintos usuarios de vehículos. En ella encontramos que los conductores de motocicletas dan, como promedio, valores inferiores a los dados por los turismos. Pero si nos fijamos en los valores máximos, tenemos que los que más corren en moto corren más que los que más corren en coche.

Tal vez sea necesario recordar a muchos usuarios que un ciclomotor no es más que una bicicleta auxiliada de un motor de cilindrada no superior a 50 c.c. y que, por construcción, no debe desarrollar una velocidad que exceda de los 40 kilómetros por hora. Suprimir o inutilizar los pedales, así como trucar el motor o cualquiera de sus elementos para sacarle «más rendimiento velocístico», constituye una infracción sancionable.

El «no» de los fabricantes

PARA los fabricantes de ciclomotores, unidos en SERMOTO, y en boca de su secretario general, Juan León Petit, «la introducción por la DGT de medidas restrictivas acarrearía una caída importantísima de las ventas de ciclomotores —como se ha demostrado en diversos países europeos—, e incluso puede suponer la desaparición del sector, ya que las medidas anunciadas son las más duras del mundo».

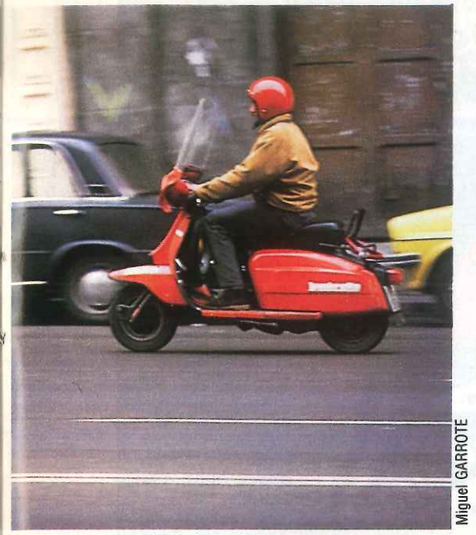
Aunque, en líneas generales, son contrarios a la utilización del casco por los ciclomotoristas y aducen que «resta audición, impide la visibilidad lateral y es sofocante en un país con un clima como el de España», estarían por la homologación de un casco ligero, si bien se oponen drásticamente «a su utilización en circulación urbana».

Del mismo modo, se muestran contrarios a la «exigencia de un examen en el mismo grado que para conducir una motocicleta», y añaden que «los accidentes no se producen por desconocimiento de las normas y señales, sino por una falta grave de educación vial, que no se está impartiendo en los colegios». En este sentido, Juan León Petit recalca «la responsabilidad enorme del Ministerio de Educación de no haber cumplido lo que había legislado».

Para el secretario general de SERMOTO, el ejemplo de Italia, «donde sólo es obligatorio el casco para menores de dieciocho años y no se exige examen ni matrícula del ciclomotor, es muy válido. Han conseguido reducir la accidentalidad de estos vehículos a través de una serie de acciones y campañas de educación, a propuesta y con la colaboración de los propios fabricantes». «En este sentido —añade—, también nosotros estaríamos dispuestos a prestar esa colaboración en España.» «Además —sigue diciendo—, si la DGT considera que el doble sillín de los ciclomotores anima a que sean utilizados por dos personas, estaríamos dispuestos a suprimirlo.»

Otro campo que preocupa a la Administración es el del trucaje de los ciclomotores, que puede convertirlos en peligrosos: «También esto le preocupa a SERMOTO, y somos los primeros interesados en que el ciclomotor siga conservando sus características, aunque en la actualidad existe una normativa y unos decretos de homologación que ponen suficientes trabas como para impedir los trucajes. Incluso nosotros mismos hemos solicitado a Industria que en la elaboración del nuevo Decreto sobre Reformas de Importancia se incluya también el ciclomotor».

En cuanto a la matriculación de los ciclomotores, SERMOTO se muestra de acuerdo siempre que no suponga excesivo gasto para el comprador y se arbitre un sistema para que los mismos concesionarios den las placas con la numeración establecida por Tráfico.



Miguel GARROTE

El riesgo de resultar muerto en un accidente se divide por dos con el uso del casco. Próximamente, su obligatoriedad se hará extensiva también a los ciclomotores.

Haber cumplido dieciséis años de edad (catorce si se reúnen ciertos requisitos) y no rebasar los sesenta y cinco faculta para que les sea expedida una licencia para conducir estos vehículos, con la simple solicitud y presentación de un certificado médico (a partir del 30 de junio, éste deberá medir una serie de capacidades psicotécnicas).

La mayor parte de sus usuarios están comprendidos en una edad de entre quince y veinticinco años, y lo utilizan como medio de transporte para desplazarse a sus respectivos centros escolares y universitarios. A veces son el regalo de fin de curso y su uso es de simple esparcimiento o recreo. Otro grupo —entre treinta y cinco y cincuenta y cinco años— se localiza en ambientes rurales para trasladarse al trabajo.

Durante el pasado año se produjeron 12.470 víctimas por accidentes de ciclomotores, resultando 349 muertos y 12.121 heridos. Conviene recordar la prohibición expresa de viajar como pasajero en un ciclomotor y, sin embargo, hubo que lamentar 28 muertos y 1.636 heridos entre dichos pasajeros.

La Dirección General de Tráfico, al hilo de las recomendaciones de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes referentes a la obligatoriedad del casco, del examen previo a la obtención del permiso y la matriculación de estos vehículos, está estudiando un proyecto de modificación de la actual legislación en materia de ciclomotores.

Casco especial obligatorio

El uso del casco de protección para motocicletas es obligatorio en España desde julio de 1982, si bien en zona urbana las motocicletas de menos de 125 c.c. y, por supuesto, los ciclomotores están exentos de esa norma. No obstante, las principales lesiones producidas en accidentes con muertos y heridos son en la cabeza, de tal manera que, mientras para los conductores de ciclomotores que han resultado muertos presentaban lesión en la cabeza en el 77,25 por 100 de los casos, en los ocupantes de motocicletas (que sí están obligados a llevar casco), el porcentaje baja al 67 por 100, y en turismos a un 59 por 100. Otro estudio realizado por la Comisión Nacional de Seguridad de la Circulación Vial demuestra que el riesgo de resultar muerto se divide por dos con el uso del casco, lo que da idea de la conveniencia de su obligatoriedad.

Obligatoriedad que la DGT está dispuesta a hacer efectiva, aunque por el momento no ha decidido si su aplicación se hará extensiva sólo en carretera o también en ciudad.

Por otra parte, este organismo estaría de acuerdo —siempre que el Ministerio de Industria lo aprobara— a que se homologara un casco especial, ligero, adaptado a la diferencia de velocidad que desarrollan los ciclomotores, e incluso lo patrocinaría. En este sentido, en las conversaciones que viene manteniendo con los fabricantes de ciclomotores, les ha apuntado la posibilidad de que éstos puedan integrar el casco a la propia máquina, de manera que, unido al manillar y al asiento, sirva de antirrobo.

Examen «blando»

Desde un punto de vista pedagógico, la Dirección General de Tráfico tiene gran interés en introducir al ciudadano en el mundo del tráfico 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 de un aprendizaje adecuado y del uso obligatorio del casco.

ACCIDENTES CON VICTIMAS (1985)

		CICLOMOTORES			MOTOCICLETAS		
		Víctimas	Heridos	Muertos	Víctimas	Heridos	Muertos
Conductores	Ciudad	7.257	7.174	83	6.255	6.203	52
	Carretera	3.549	3.311	238	2.317	2.163	154
	Total	**10.806**	**10.485**	**321**	**8.572**	**8.366**	**206**
Pasajeros	Ciudad	1.107	1.101	6	1.162	1.648	14
	Carretera	557	535	22	878	838	10
	Total	**1.664**	**1.636**	**28**	**2.540**	**2.486**	**24**

LOCALIZACION DE LESIONES MAS FRECUENTES (1985)

	CICLOMOTORES					
	MUERTOS		HERIDOS GRAVES		HERIDOS LEVES	
	Conductores %	Pasajeros %	Conductores %	Pasajeros %	Conductores %	Pasajeros %
Cabeza	77,25	75	39,31	32,71	14,53	10,72
Cara	0,93	—	3,61	2,99	8,81	8,27
Ojos	—	—	0,02	—	0,16	0,36
Cuello	—	—	0,39	0,18	0,35	0,36
Pecho	1,55	3,57	1,72	1,49	0,98	0,54
Espalda	—	—	0,95	1,68	1,11	1,81
Hombro-brazo	—	—	5,04	4,29	5,96	5,72
Codo-ant.-mano	0,31	—	3,40	3,55	9,90	10,09
Cadera-muslo	—	—	3,63	2,80	3,23	4,45
Rod.-pier.-pie	0,62	3,57	22,87	29,90	26,77	32,81
Abdomen	1,86	3,57	0,47	0,93	0,37	0,63
Todo cuerpo	10,59	3,57	16,63	17,19	23,92	19
No especif.	6,85	10,71	1,88	2,24	3,83	5,18

MOTOCICLETAS MATRICULADAS EN 1985

Hasta 75 c.c.	11.449
75 a 125 c.c.	6.132
125 a 250 c.c.	12.026
250 a 500 c.c.	3.761
Más de 500 c.c.	5.535
Total	**38.903**

La DGT nunca ha pretendido hacer un examen normal y se tiende a un sistema blando que, no obstante, garantice un perfecto conocimiento de la normativa. Por un lado, se quiere integrar el proceso de su enseñanza en 1.º de BUP y Formación Profesional de Primer Grado, con exámenes en los propios centros e incluso utilizando las propias pistas de las jefaturas de Tráfico y vehículos facilitados por los fabricantes. Los profesores de autoescuela podrían desempeñar un importante papel en esta enseñanza por medio de conciertos.

La misma posibilidad se ha pensado para ambientes rurales en los que exista una demanda definida, asumiendo la DGT parte del costo.

En cuanto a las Escuelas de Automovilismo del Ejército, se está estudiando que las mismas ofrezcan a todos los soldados la opción de obtener un permiso de conducir para ciclomotores de manera generalizada.

Joaquín AMESTOY

En 1985 se vendieron en España 126.822 ciclomotores. Los meses de julio, septiembre, octubre y junio fueron, por ese orden, los de mayor venta. En la fotografía, un ejemplo de lo que no se debe hacer.

Por último, la fórmula idónea y necesaria para disponer de un control efectivo del parque de ciclomotores que permita conocer su ubicación geográfica y estudiar su incidencia en la circulación y su armónica integración a la misma, al tiempo que ofrezca la posibilidad de intervenir para controlar cualquier alteración de sus características esenciales, o las infracciones de sus conductores, es la matriculación de los mismos. En este sentido, la DGT daría las placas a los fabricantes con el fin de que los compradores no tuvieran que realizar trámite alguno, limitándose los vendedores a comunicarlo a la respectiva Jefatura Provincial de Tráfico.

José Ignacio RODRIGUEZ

Ricardo Tormo, ex campeón del mundo

«NO PONERSE EL CASCO ES UNA ABERRACION»

Motor 16

HACE más de dos años que Ricardo Tormo, ex campeón del mundo de motocicletas de 80 c.c., ha sido apartado del protagonismo de los circuitos a causa de un desgraciado accidente. No se ha planteado volver, pero mientras tanto dirige un equipo nacional de jóvenes pilotos para el Campeonato de Europa de Velocidad, en la categoría de 80 c.c.

Tiene una visión entre fría, casi de espectador, y apasionada respecto a las motos. Para Ricardo Tormo, un motociclista es, o debe ser, un señor —no importa la edad— bien uniformado, que respeta las señales de circulación y las normas, sabe estar en los sitios y, además de experto conocedor de la mecánica, tiene un acusado sentido de la camaradería.

Para el ex campeón valenciano, conducir un coche y una motocicleta no es lo mismo. «Ya no es sólo que uno va más desprotegido con respecto al otro y que, por tanto, es necesario un adecuado equipo de casco, traje y botas, sino que para conducir una moto es necesaria una experiencia y una técnica que nunca debe adquirirse rodando con una potente máquina y a mucha velocidad. Y se necesitan también cierta habilidad y buenos reflejos.»

Respecto a conducir en carretera y en ciudad, esta última «es más peligrosa y se corre el riesgo de ser arrollado por los coches». Por otro lado, «los factores climatológicos afectan a todos los vehículos en general, pero la lluvia, el hielo, el viento o las malas carreteras inciden aún más negativamente en la seguridad de los motociclistas. Por eso es una aberración ver que algunos conductores llevan el casco atado en el portamaletas. Para protegerse del frío hay buenos equipos. Por eso, en los países nórdicos se conduce en moto durante todo el año, mientras que en España, que tenemos tanto sol, se utiliza mucho menos este medio, a pesar de que tiene muchas ventajas como son, por citar algunas, que contamina menos y es más manejable, sobre todo en ciudad».

A la pregunta de si considera necesario exigir en el examen para el permiso de conducir motocicletas una habilidad especial dice que sí, «porque hay conductores que no saben llevar adecuadamente estos vehículos y hacerlo con una máquina que potencialmente puede alcanzar los 240 kilómetros por hora es un suicidio. Hay que empezar poco a poco, quizá con un ciclomotor o una motocicleta de pequeña cilindrada y se deberían exigir unas pruebas más completas para ver el comportamiento en frenadas, virajes, etcétera».

La mala fama que a menudo tienen los conductores de motos dice Tormo que es injusta: «Los maleducados y agresivos son pocos, pero se notan mucho, aunque también se da el caso generalizado de falta de respeto hacia el motociclista, que es un usuario más débil, por parte de los conductores de automóviles. Sin embargo, el que conduce una moto forma parte de una gran familia con un alto sentido de la responsabilidad. Jamás un motociclista pasará de largo si ve a un compañero con problemas en la cuneta».

Y termina dando unos consejos «excesivamente improvisados», pero que pueden ser de utilidad: «En general, los conductores de vehículos de dos ruedas tienen que ser prudentes y guardar la distancia de seguridad; no conducir jamás después de haber tomado bebidas alcohólicas y respetar en todo momento la señalización; adoptar una precaución especial cuando la carretera esté mojada o tenga hielo o gravilla y efectuar las frenadas con suavidad; hacerse con un buen equipo (casco, guantes, botas y traje) para protegerse del frío y de una posible caída y, por último, cuidar que los cristales del casco no se empañen e impidan la visibilidad».

J.I.R.

El chalado y su cacharro

SINFONIA URBANA

«Espejito, espejito, ¿acaso hay alguien más lindo que yo...?»

La bruñida superficie propinó un golpe bajo a su vanidad mostrándole una fea papada mientras se rasuraba con esmerada pulcritud. Hizo solemne propósito de evitar que el cercano veraneo se convirtiera en un desfile playero de sus redondeces. Le sobraba material adiposo por doquier. Y, con esa tranquilidad que da el aplazar las cosas para mañana, salió a la calle.

La mañana era fresca, impregnada aún con los efluvios vegetales de la sierra. Golondrinas, aviones y vencejos mareaban desde hacía rato el firmamento. Giró la llave de contacto y se incorporó hábilmente a la circulación. Sin ningún tipo de rubor fue aprovechando descuidos y ocupando huecos. Pero la gran tortuga automovilística avanzaba y se detenía perezosa, solazándose con los ya tibios rayos de la estufa solar.

Pepe Asecas comenzó a impacientarse por semejante lentitud. Hoy, más que nunca, tenía que ser puntual, porque así lo exigía el guión de su recién adquirido rango de ejecutivo. Sólo quedaba un trámite para pasar la prueba: la firma de un contrato millonario con una multinacional que proporcionaría pingües beneficios a su empresa y a él la oportunidad de afianzarse en el nuevo puesto.

—¡Pero, qué carajo pasa aquí! —gritó, por encima del incipiente concierto en «Pí bemol» de las bocinas. Avanzaban a razón de cincuenta metros por minuto, y, haciendo un cálculo rápido, supuso que si no mejoraba la situación llegaría al lugar de la cita sobre las once de la noche. Cuando alcanzó el tercer cruce y comprobó que allí también los semáforos parpadeaban graciosos en ámbar, se le encogió el corazón. ¡Imposible llegar a la cita!

Para ese momento, el concierto había llegado ya a su cenit, si no de perfección, al menos de intensidad y de expectación, porque algunos transeúntes ya copaban divertidos las aceras contemplando los inútiles esfuerzos de los automovilistas por escapar de los tentáculos del colapso. Aviesos escolares andaban a la gresca con las papeleras, golpeándolas como timboriles, indudablemente motivados por el ritmo frenético del aparato acústico de los coches.

El estruendo de la sinfonía y la imposibilidad material de acudir a tan importante compromiso comenzaron a socavar los cimientos de la compostura de Pepe. Tan pronto se soltaba el cinturón como se lo ponía, o encendía un cigarrillo cuando otro descansaba casi entero en el cenicero; ora se apeaba para otear el horizonte, ora reía, luego aullaba o se soltaba el reloj y se lo cambiaba de muñeca.

Cuando estaba al borde de la histeria, algo le llamó la atención. Una chica joven, con minifalda y espectaculares formas y ademanes, comenzó a sortear a los automovilistas para cruzar la calle. Pepe Asecas clavó el coche en el asfalto y sacó medio cuerpo por la ventanilla.

—¡Pichón, que eres un pichón!, ¿te llevo a algún sitio?

Mientras la muchacha, muerta de risa, alcanzaba la otra acera, el coche de Pepe, que se había puesto de nuevo en movimiento, gimió con gran estrépito de cristales y chapa. Aún tuvo tiempo de ver cómo su musa se agarraba a una farola para afrontar el ataque de risa.

En una clínica próxima, mientras comenzaba a hacerle efecto el sedante, Pepe Asecas dijo adiós al contrato y a su nuevo cargo y cerró los ojos arrullado por la magistral sinfonía urbana que llegaba ya desde todos los rincones de la ciudad en forma de legiones de decibelios.

Nacho DE LA RIOJA

Mala suerte

Un conocido corredor de motos no permite jamás aludir al número trece y utiliza doce más uno. La superstición forma parte de la necesidad-rechazo de lo mágico. Las sociedades y las personas en las que se da una fuerte presencia de lo mágico se caracterizan —al margen de la consideración sobre su reconocido valor antropológico— por una desproporción de actitudes en las que lo no racional se superpone a la reflexión y al análisis intelectual que parece debe definir las sociedades desarrolladas y las personas cultas, con permiso del señor Sánchez Dragó (numantino frente a la moderna civilización europea, adalid de las tradiciones de la raza y perfecta empanada de lo liberal y lo hispanomusulmán).

El que esto escribe lo hace un día martes y trece, para mejor conjurar al destino, los malos espíritus, la biorritmia y lo que le cuelgue a toda la parafernalia pararreligiosa, alimento seudoespiritual y terapia de los últimos escépticos.

Ese corredor de motos, como algunos toreros, cómicos y demás gente estupenda, necesita echar la culpa a alguien cuando su error o el ajeno se presentan. El fatalismo es un viejo invento-remedio, los fatos (hados) son de nuestros abuelos griegos.

La cosa tiene su arraigo en este país, tan aficionado a los juegos de azar. Sólo así se comprende la esperanza, que no en San Cristóbal, de que no venga un camión en sentido contrario cuando se efectúan esos adelantamientos escalofriantes en cambios de rasante o curvas sin visibilidad.

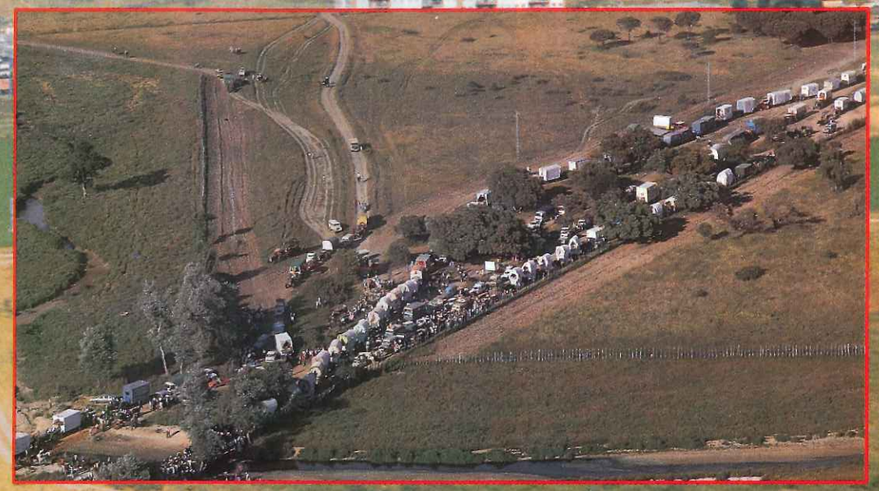
El azar es un ingrediente de los accidentes de tráfico y no sólo de éstos, cuya participación en muchos casos, para bien y para mal, sólo influye en que nuestro coche estuviese allí y en aquel momento. Los buenos toreros suelen decir que las cogidas son siempre por culpa suya.

«Se salvó de milagro» o «fue una cosa de mala suerte» quiere para muchos explicar un accidente. Don Miguel de Unamuno decía que el español pesimista lo espera todo de Dios, y el optimista, de la lotería.

Mr. Road SAFETY

Un camino alternativo descongestionó el embudo de la Comarcal 612

CIEN MIL COCHES VAN AL ROCIO...



¡Viva la Virgen del Rocío
Viva la Blanca Paloma
Viva la Madre de Dios
Viva la Madre de los almonteños
Rocío, guapa; Rocío, guapa; Rocío, guapa, guapa y guapa...
Bonita, bonita y bonita!

Así cantan los rocieros a su Patrona en el camino y cuando llegan a la ermita. Y la verdad es que la emoción puede con todo. Hay sentimiento y alegría en el Rocío, que cada año se celebra en este pueblo de Huelva y que congrega a más de un millón de personas en torno a la Blanca Paloma. La bienvenida de la Hermandad matriz —de Almonte— al resto, el rosario, la misa rociera y la procesión son el fin religioso y creyente de la romería. Pero por medio quedan muchas otras cosas para el recuerdo. Y, por supuesto, el trabajo de cientos y cientos de hombres y mujeres que hacen posible la peregrinación.

Los orígenes de las ermitas se remontan prácticamente a la conquista de Sevilla por Fernando III y la posterior donación de Alfonso X de santuarios en tierras de las colonias de Castilla, que toman su fama a raíz de 1280. Precisamente en este año ya se conoce el santuario o ermita del Rocío, que en un principio se llamó de Nuestra Señora de las Rocinas, hasta que el 29 de junio de 1653 aparece con el nombre de Nuestra Señora del Rocío, siendo proclamada Patrona de Almonte «por siempre jamás». Sin embargo, las Hermandades no nacen hasta el siglo XVIII, que surgen como filiales de la primordial, ahora llamada matriz, recogida en 1917 con el nuevo Derecho Canónico, por el que queda claro que no son libres, sino dependientes de la primitiva. Así, antes del siglo XIX tenemos las primeras. Son: Villamanrique, Pilas, La Palma, Moguer y Sanlúcar.

La coronación de la Virgen fue en 1919, y a ella asistieron unas 25.000 personas, que trasladaron hasta el lugar 3.000 caballos, 600 carretas, 1.800 carros y 120 coches de caballos, teniendo cada año más auge, hasta llegar a nuestros días, en que las cifras se han desbordado.

Cada siete años, la Virgen es llevada a Almonte, donde permanece hasta el domingo de la romería, en Pentecostés. La última vez fue en 1984 y quedó claro que el Rocío, sin su Virgen, es una aldea muerta. Ella, la Madre de los almonteños, la Madre de Dios, es la que espera, la que ilusiona a hacer el camino...

«Las marismas almonteñas, y más aún el Santuario de los grandes amores apasionados, son la tierra de promisión del peregrino rociero, romero de muchas jornadas, romero caminante por sombríos pinares, romero, sufrido por amor a la Virgen, de arenales inhóspitos, que llevan consigo cansancio y sueño. Y todo, porque la que espera siempre es la Virgen: LA VIRGEN DEL ROCIO.»

Hermandades

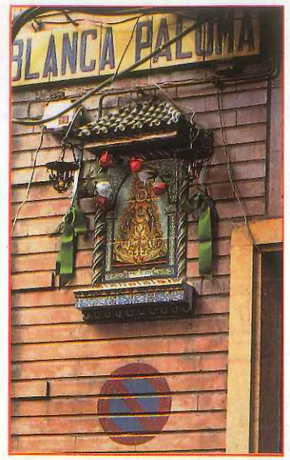
Después de estar dos años como Asociación ubicada en una parroquia se pide la aprobación canónica, enviando las reglas al Obispado, quien después de aprobarlas remite el expediente a la Hermandad de Almonte, que en definitiva es la que da el visto bueno al ingreso en el Rocío. Esta es la forma de ser una de las setenta Hermandades que en la actualidad existen y que son recibidas a la puerta de la ermita el sábado anterior a la procesión. En el supuesto de que alguna falte, pierde su antigüedad.

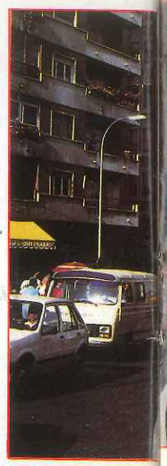
Las Hermandades van haciendo el camino a lo largo de la semana y llegan al Rocío el sábado, cuando son recibidas. Posteriormente, en cada casa que poseen, hacen el alto.

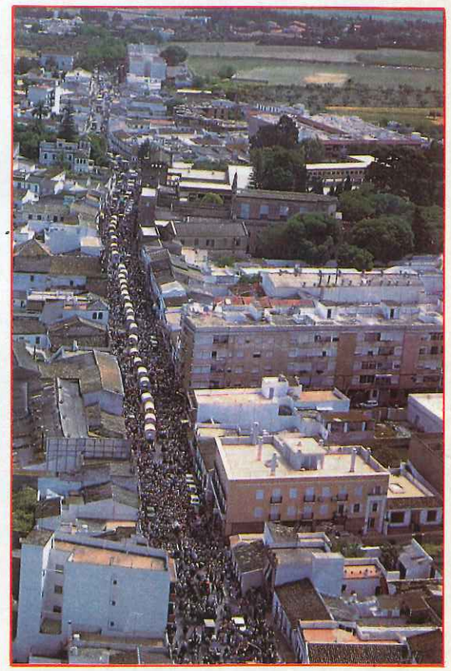
Más de un millón de personas

De aquellas 25.000 personas que acudieron en 1919 a la coronación de la Virgen se ha saltado a una cifra realmente significativa: 1.250.000. Para su control y organización se cuenta con unos 400 policías municipales, 100 policías nacionales, 150 guardias civiles y 30 miembros del Cuerpo Superior de Policía, aparte del Cuerpo de Bomberos de Cádiz y Huelva, Protección Civil, Cruz Roja, ICONA e IRYDA, así como el personal necesario para atender el campamento central, donde

está ubicado el transporte sanitario, con médicos de general, pediatras, traumatólogos, ATS y auxiliares de clínica, coordinados por el Plan Romero 1986, que abarcó desde las cinco de la tarde del miércoles día 15 de mayo hasta el mediodía del martes 20. Todo ha de estar perfectamente organizado, porque de los 1.000 habitantes que suelen vivir a lo largo del año en el Rocío, son 1.250.000 los que se meten en esas fechas. Quizás por este auge que ha tomado, una casa de alquiler para las jornadas del jueves o viernes al lunes cuesta de las 300.000 a las 500.000 pesetas. Hay un movimiento de unos 40.000 millones, aunque lo cierto es que los precios de los sitios públicos que existen para tomar una copa no están disparatados. Eso sí, hay que decir que pocos son estos lugares, ya que no hay chiringuitos, sino los bares de todo el año, teniendo en cuenta que muchos de ellos cierran para vivir el Rocío intensamente. De ahí que los alimentos haya que proveerlos con anterioridad. Los rocieros

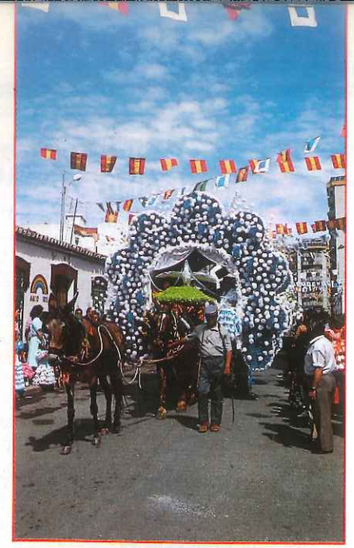






se preparan bien. Anís con agua (la blanca paloma) no debe faltar. Ni el fino. Ni el jamón o la caña de lomo y las gambas de Huelva. También es típica la caldereta (guiso de carne y patatas), el gazpacho o el caldo, que después de las muchas copas de fino que suelen caer «entra de maravilla en el cuerpo». Así lo entienden los rocieros, que desde días antes preparan la despensa. Una despensa amplia, porque la clave está en tener algo mejor que el vecino.

El rociero es abierto. La fiesta, perfecta. No hay peleas. Y si las hay, una copita y el ¡Viva la Virgen del Rocío! acaba con la discusión. El millón y pico de personas sabe vivir en familia esos días.



Huelva capital se viste de fiesta en las vísperas del Rocío. Por allí pasan las Hermandades y normalmente, en las proximidades, hacen una de las paradas del camino. Es maravilloso ver la organización. Primero, los caballistas. Luego, el Sinpecado. A continuación, las carretas, los charrés... Cada carreta lleva dentro la comida y bebida, porque del millón largo de personas que van al Rocío no todos tienen casa propia. Y hay que vivir en la carreta las jornadas de peregrinación.

La revista TRAFICO ha convivido con las Hermandades de Punta Umbría, los Emigrantes y Huelva. También ha visitado una de las casas del Rocío, de Pedro Parra. Todo es digno de resaltar. La Hermandad de Huelva, por ejemplo, lleva 1.500 caballos. Así se comprende que en el Rocío de hoy se den cita 16.000 caballos, 3.600 carretas y 4.800 charrés. Y todo, según Angel Díaz de la Serna, presidente de la Hermandad matriz, «por amor a la Virgen, ya que no podemos hablar del Rocío como de fiesta popular española, porque es una romería».

En cuanto a las personalidades que han asistido al Rocío, hay que remontarse al pasado, pues ya Felipe IV estuvo en una de estas romerías. En 1984, la reina Doña Sofía, junto a las Infantas. Y políticos, muchos políticos. Artistas, toreros. Desde el propio Litri, que tiene una vivienda en el Rocío, hasta Lola Flores, Rocío Jurado, Los Marismeños, María Jiménez... Todos ocupan esas 5.000 casas, aparte carretas, que se habitan cada año.

Cien mil vehículos

La Jefatura Provincial de Tráfico de Huelva, en unión con la de Sevilla, que es coordinadora de Andalucía, desempeña un papel importante en el Rocío. No en vano se calcula que más de 100.000 vehículos llegan hasta sus inmediaciones en estas fechas. Por ello hay que tener un fuerte dispositivo para hacer más fluida la circulación. Un par de meses antes empiezan las reuniones, y desde que comienza el domingo anterior al Rocío el caminar de las Hermandades hay que estar a pie de cañón. Es un trabajo oscuro que precisa de la colaboración de todos, porque el acompañamiento de las Hermandades no es tarea fácil ni mucho menos.

El trabajo de Tráfico se inicia con la puesta en contacto con las Hermandades para conocer su itinerario, salida y regreso. De esta manera se estudia el camino de cada una, lugar para pernoctar y horas en las que han de pasar por las carreteras de la provincia que conducen al Rocío. Una vez allí hay que instalar al personal de la Agrupación de la Guardia Civil —43 guardias, dos suboficiales, un teniente, un capitán y un teniente coronel, jefe del sector— en los puntos más conflictivos, caso de la entrada al puente de la Rocina y accesos de las carreteras 442, 611, 612 y autovía 49, que son, entre otras, las rutas por donde pasan los rocieros y los 100.000 vehículos que se calcula llegan hasta la aldea.

En el plano de accidentes diremos que no son muy frecuentes, y lo prueba el hecho de que en los últimos años tan sólo dos peatones murieron a consecuencia del tráfico, así como que durante el Rocío no hay «puntos negros» en estas carreteras y, sin embargo, a lo largo del año sí lo son el kilómetro 80 de la autovía 49 y la glorieta de Matalascañas. Sin embargo, esta vez ha habido que lamentar dos víctimas mortales en un choque frontal entre dos turismos a un kilómetro escaso de la aldea.

Entre las medidas de este año es digna de mencionar la de los aforadores, aparatos que, instalados a pie de carretera, controlan el número exacto de vehículos que pasan cada hora, cada día y la suma total de la semana. Con ellos se pretende conocer con exactitud el número que se dan cita en la romería.

El principal problema que el Rocío ha tenido, en cuanto a la circulación se refiere, ha sido el tener un sólo acceso, por la carretera Comarcal 612, Bollullos-Matalascañas. Ahora se ha realizado un camino alternativo que descongestiona el tráfico y lleva al automovilista hasta el propio aparcamiento del Rocío, donde en las jornadas claves, viernes, sábado, domingo y lunes, está totalmente prohibido el paso de vehículos, pudiendo circular sólo en caballo, charré o carreta. La DGT ha corrido con los gastos de las señales instaladas este año en el camino alternativo, presupuesto que se ha cifrado en unos dos millones de pesetas.

Nono HIDALGO
Fotos: José RUBIO
(Enviados especiales)

Derecho y Tráfico en Granada

La responsabilidad por hechos de otro en el accidente de tráfico, el vehículo de motor como objeto de tráfico jurídico, la responsabilidad pluripersonal en el accidente de tráfico, la responsabilidad subjetiva y objetiva en los daños causados por vehículos de motor y cargas y reservas de dominio en las transmisiones de vehículos según la nueva legislación han sido los temas abordados en las II Jornadas Nacionales de Derecho y Tráfico, que en los últimos días de mayo se han celebrado en Granada.

Con estas jornadas, organizadas por la DGT en colaboración con la Facultad de Derecho de la Universidad granadina, se ha pretendido tocar temas de máxima actualidad y que estaban completamente en el olvido en materias de tráfico relacionadas con el Derecho Civil. El próximo número de la revista ampliará los temas abordados.

Alcohol y conducción

Dentro de la serie «Así fue, así lo cuenta», producida por la DGT y que emitirá TVE próximamente, el segundo programa titulado «Alcohol y conducción» trata de concienciar al conductor sobre la influencia negativa del alcohol.

Para mejor ilustrar este capítulo, se han realizado pruebas reales con cuatro personas elegidas al azar, consistentes en ver su comportamiento antes y después de haber ingerido alcohol.

Con la presencia de la Guardia Civil de Tráfico y de la Cruz Roja, se inició el rodaje en el circuito cerrado del Jarama. Las pruebas consistieron en pasar por un lugar estrecho, circular en zig-zag y en detener el coche en un punto exacto. Después de hacerlo en condiciones normales, las cuatro personas hicieron un almuerzo copioso, dos de ellas con abundante alcohol, mientras que las otras dos bebieron, después de los postres, dos «güisquis» y cuatro cubalibres, respectivamente. Los resultados será mejor verlos en la pequeña pantalla.

El rodaje contó con el asesoramiento del doctor Repetto, profesor del Instituto de Toxicología de la Universidad de Sevilla, para quien este tipo de pruebas, aunque no sean rigurosamente científicas, «tienen un gran interés porque hacen ver los riesgos del alcohol al tiempo que suponen una labor educativa y formativa incluso para el personal sanitario».

Según el doctor, «el alcohol influye aumentando el riesgo de todas las personas que estamos en la calle y no sólo de los que conducen: se dan muchos casos de accidentes de peatones bebidos. Por otra parte —sigue diciendo—, todas las personas no alcanzan la misma alcoholemia con una idéntica cantidad de alcohol, pero, sin embargo, está estadísticamente demostrado que dos sujetos con la misma alcoholemia dan una respuesta similar».

Otro dato de interés es que el alcohol en sangre tiene una curva máxima entre los 30 y los 90 minutos de haber bebido, dependiendo ese margen del estado de ayuno o de estómago con alimento.

Se mejorarán las carreteras de las diputaciones

Los presidentes de veinticinco diputaciones provinciales y cabildos insulares firmaron el pasado día 28 en Madrid un convenio de colaboración con Ministerio del Interior —Dirección General de Tráfico— por el que se mejorarán las carreteras de titularidad de aquéllas, en las que se producen alrededor del cincuenta por ciento de los accidentes con víctimas que ocurren en nuestras carreteras. El ministro del Interior, José Barrionuevo, dijo en su intervención que la mejora sustancial de la seguridad vial es tarea de las distintas administraciones y que eso requiere acciones eficaces y planes integrados que solucionen el problema de raíz.

José RUBIO

Acto de la firma del convenio

La Dirección General de Tráfico prestará una colaboración financiera en los programas de carreteras abordados por las diputaciones firmantes del convenio, de forma que cada uno de los cinco años de vigencia del convenio se ejecuten inversiones en seguridad vial por un importe de 25 millones de pesetas por ente. Una comisión creada al efecto propondrá anualmente las inversiones a realizar y el orden de actuaciones según los estudios de accidentalidad de la DGT. También vigilará el cumplimiento de los acuerdos.

Las diputaciones que firmaron el convenio —alguna más podría acogerse también al mismo— fueron las de Alicante, Avila, Badajoz, Barcelona, Cáceres, Cádiz, Castellón, Córdoba, La Coruña, Granada, Huelva, Jaén, Lérida, Lugo, Málaga, Palencia, Pontevedra, Salamanca, Soria, Toledo, Valencia, Valladolid, Zaragoza y los cabildos insulares de Gran Canaria y Tenerife.

Raphael deja de conducir

Según escribía recientemente el periodista del corazón Santy Arriazu, Raphael recibió como regalo de cumpleaños —¿cuarenta y tres?— por parte de su esposa, Natalia Figueroa, un Mercedes último modelo. Lo curioso del caso no está sin embargo en la elección de una u otra marca, sino en que el popular cantante no conduce desde hace tiempo y es la propia Natalia quien lo hace habitualmente. Según el propio Raphael, dejó de conducir «pues me distraía demasiado y constituía un peligro en la carretera. No temía por mi integridad, pero me preocupaba por la de los otros. Jamás volveré a conducir», declaró.

Gestos así son de agradecer.

Muerte de un ciclista

En la madrugada del 7 al 8 del pasado mes de mayo se produjo en el km. 2,950 de la carretera local SV-5424, en el término municipal de Garzón (Cantabria), lo que en principio se consideró un accidente de tráfico, al aparecer Pablo Martín Perea al borde de la carretera, fuertemente contusionado en la cabeza y sin sentido, junto a su bicicleta también golpeada.

Aunque el herido fue trasladado urgentemente a la Residencia de la Seguridad Social de Cantabria, falleció, sin haber recuperado la consciencia, después de doce horas. Los familiares autorizaron el trasplante de su corazón a un enfermo cardíaco.

No obstante, cuando se le practicó la autopsia al ciclista, el tipo de golpe infundió sospechas y el subsector de Tráfico de la Guardia Civil hizo las correspondientes averiguaciones, resultando que había sido golpeado con una estaca por un individuo que fue detenido conjuntamente con otros dos amigos —presuntos encubridores—. El crimen, al parecer por motivos pasionales, había sido disfrazado de accidente de circulación.

Descentralizar Santander

Prueba de aparcamiento, con la bella playa de Laredo al fondo.

Cantabria cuenta, además de su capital, con dos nuevos centros de exámenes para la obtención de los permisos de conducir. El primero de ellos se abrió en Torrelavega, en octubre de 1985 y, posteriormente, en marzo de este año en Laredo, donde acuden diez escuelas de conductores con sus alumnos, lo que representa no sólo un ahorro económico, sino un logro social.

Por su parte, las autoridades de Reinosa estudian igualmente la posibilidad de solicitar a la Dirección General de Tráfico la realización de exámenes en esa localidad cántabra.

AL RALENTI

● **Javier Sáenz de Cosculluela, ministro de Obras Públicas y Urbanismo, ha declarado que «la calidad de las carreteras españolas en 1991 será similar a las europeas».**

● **Los empresarios madrileños han presentado un proyecto para la construcción de un Centro de Transporte de Mercancías que sería ubicado en un solar anejo a Mercamadrid.**

● **Volvo ha creado un «Premio a la seguridad en el tráfico», de algo más de diez millones de pesetas, para quienes contribuyan de forma notoria a elevar el nivel de seguridad por medio de trabajos de planificación del tráfico, mejora del entorno y construcción y conservación de calles y carreteras.**

● **Aumar y Bética de Autopistas han llegado a un acuerdo de fusión y esperan «luz verde» del Ministerio de Economía y el correspondiente decreto del Consejo de Ministros.**

● **La cooperativa Radioteléfono Taxi ha instalado un dispositivo de alarma en todos sus vehículos para defenderse de los atracadores. La señal de socorro es recibida en la central de la cooperativa y ésta alerta a la Policía y a los propios compañeros.**

● **La Confederación Española de Talleres está preocupada por el escaso desarrollo que está teniendo en Formación Profesional la especialidad de Carrocería-Pintura, para cubrir el vacío profesional y empresarial en esa materia que, en los próximos años, podría ser de unos 3.000 puestos de trabajo.**

● **De unos 400 empleados que transportan los periódicos entre las ciudades españolas, mueren cada año entre diez y doce en accidente de carretera, según unas declaraciones del responsable del sector de Transporte de UGT, Antonio Durán, cuyo sindicato ha iniciado la campaña «La fatiga mata», para persuadir de que no se hagan jornadas superiores a las nueve horas.**

● **Con motivo de la creación del Museo del Automóvil, la DGT ha cursado instrucciones a las Jefaturas provinciales de Tráfico para que confeccionen un detallado registro de los vehículos históricos existentes en la actualidad.**

CONDUCIR MEJOR

El mes pasado hablábamos en esta misma sección de la primera regla de seguridad para el vehículo que adelanta, que era posición-velocidad-observación. En esta ocasión desarrollaremos la segunda regla: RETROVISOR-SEÑAL-MANIOBRA.

EL VEHICULO QUE ADELANTA (Segunda regla de seguridad)

RETROVISOR

Después de observar hacia adelante, debemos hacerlo hacia atrás por medio de los espejos retrovisores, tanto del interior como del exterior izquierdo, pudiendo comprobar si hay vehículos y si alguno nos está adelantando o tiene intención de hacerlo.

El Código de la Circulación *obliga a anunciar la maniobra de adelantamiento* y si las señales con que se den los avisos pueden ser acústicas, ópticas o mixtas, hay que decir que las más útiles en este caso y durante el día serán las acústicas, a pesar de haber caído en desuso, pues además de desprenderse de la norma, es lógico que si el anuncio se hace con las luces o el indicador de dirección correspondiente y en ese momento no mira a través de los espejos retrovisores, el conductor del vehículo que va a ser adelantado no se enterará de tal anuncio. *Sin embargo, durante la noche lo más adecuado será emplear de forma alternativa el alumbrado intensivo y el de cruce.*

Cuando hemos comprobado que no circulan vehículos detrás de nosotros, o que si los hay no nos están adelantando o no hemos oído o visto su intención de hacerlo, habremos concluido todo lo necesario para poder adelantar.

SEÑALIZACION

Es en este momento cuando nos disponemos a realizar el adelantamiento y una vez que hayamos pedido paso, como exponíamos con anterioridad, señalizaremos con el indicador de dirección de la izquierda, para avisar a los demás usuarios del desplazamiento lateral que vamos a efectuar hacia el carril de sentido contrario. Así lo recoge el Código de la Circulación en su art. 149, IV) de forma concreta y de un modo general en el art. 102, cuando dice: «Todo conductor de automóvil debe avisar a los demás usuarios de la vía su intención de realizar cualquier clase de maniobra».

La señalización se debe hacer con antelación suficiente y ser extinguida cuando finalice la maniobra. *Con ello, el indicador de dirección se debe poner en la posición de reposo cuando nos encontramos en el carril izquierdo,* al haber terminado el primer desplazamiento lateral de los dos de que se compone el adelantamiento, ya que son precisamente los desplazamientos los que alteran la posición en la calzada y son estas alteraciones la justificación de la señalización, como ocurre con cualquier otra maniobra, no siendo preciso señalizar cuando nos mantenemos circulando por el mismo carril o no cambiemos de vía.

Así vemos cómo no sólo no es preciso mantener el indicador de dirección izquierdo todo el tiempo que se circula por la zona de la calzada que pertenece al sentido contrario, sino que se debe extinguir una vez que nos encontramos en ella, evitando además posibles confusiones para los conductores de los vehículos que pudieran circular por detrás.

Mini-TEST

1 ¿Es obligatorio anunciar al vehículo que le precede su intención de adelantarlo?
a) No, sólo es aconsejable.
b) Sí, por medio de señales acústicas, ópticas o mixtas.
c) Solamente por la noche, con destellos del alumbrado.

2 Cuando va a ejecutar la maniobra de adelantamiento, debe avisar de su desplazamiento lateral a la izquierda con el correspondiente indicador de dirección. ¿Cuándo deberá extinguir la señal?
a) Cuando, una vez finalizado el adelantamiento, vuelva a la derecha.
b) Una vez que haya dejado atrás al vehículo adelantado y antes de volver a la derecha.

c) En el momento en que se encuentre en el carril izquierdo.

3 Una vez rebasado el vehículo al que estemos adelantando, ¿cuándo debemos volver a la derecha?
a) Después de recorrer aproximadamente 50 metros.
b) Después de haber recorrido una longitud no inferior al doble de la del vehículo dejado atrás.
c) Inmediatamente, para no ocupar un lugar que no corresponda a nuestro sentido de marcha.

4 Para avisar durante la noche de la intención de adelantar a otro vehículo, lo más adecuado es...
a) Emplear de forma alternativa el alumbrado de carretera y el de cruce.
b) Accionar todos los indicadores de dirección.
c) Encender y apagar reiteradas veces todos los sistemas de alumbrado del vehículo.

5 El Código de la Circulación establece que el adelantamiento a bicicletas y motocicletas se hará de forma que entre ellas y las partes más salientes del vehículo que adelanta quede un espacio no inferior a...
a) Dos metros.
b) Metro y medio.
c) Un metro.

6 Después de realizar un adelantamiento, ¿deberá señalizarse el regreso al carril derecho?
a) No, porque es el cumplimiento de una obligación.
b) Sí, porque de nuevo alteramos nuestra posición en la calzada.

SOLUCION

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

MANIOBRA

La ejecución de la maniobra de desplazamiento lateral que estábamos anunciando debe hacerse de un modo progresivo, y así, aumentando la velocidad en lo que sea necesario, alcanzaremos, llegaremos a su altura y dejaremos atrás al vehículo que queríamos adelantar, manteniendo con él una distancia lateral que suponga seguridad, pero no podemos citar ninguna concreta, pues el Código de la Circulación sólo lo hace refiriéndose a bicicletas y motocicletas cuando dice en el art. 31: *«El adelantamiento a bicicletas y motocicletas y el cruce con las mismas se hará de forma que entre ellas y las partes más salientes del vehículo que adelante o cruce quede un espacio no inferior a un metro».*

VUELTA AL CARRIL DERECHO

Ya decíamos al principio que el adelantamiento se componía de dos desplazamientos laterales y si con el primero que hemos descrito iniciábamos la maniobra, ahora tenemos que realizar el segundo para volver al carril derecho o de nuestro propio sentido, para lo que aplicaremos de nuevo la regla: RETROVISOR-SEÑAL-MANIOBRA.

Retrovisor.— *Cuando hemos dejado atrás al vehículo adelantado, observaremos a través del espejo retrovisor interior, para que viendo su parte delantera, comprobemos que podemos volver a la derecha sin riesgo, al haber adelantado una longitud no inferior al doble de la del vehículo dejado atrás.*

Señalización.— En este momento utilizaremos el indicador de dirección de la derecha, a pesar de que con este desplazamiento lateral vayamos a hacer algo esperado por los demás conductores, como es el recuperar la posición normal y obligada de circulación por la derecha, pues en definitiva es una maniobra más, alterando nuestra posición en la calzada y a hacer esta señalización nos obliga el Código en sus arts. 149, IV) y 102, ya citados anteriormente, así como a su nueva extinción una vez finalizada la maniobra.

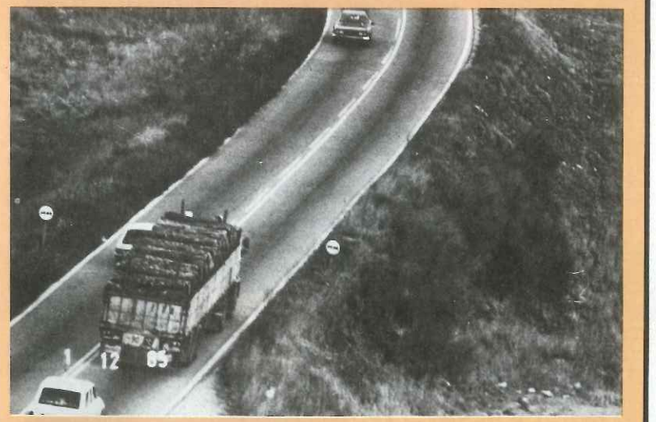
Maniobra.— *La vuelta al carril del propio sentido, al igual que veíamos en el primer desplazamiento lateral, no se hará bruscamente, sino de modo gradual.*

Tampoco debemos disminuir la velocidad notoriamente una vez situados en la derecha, pues el vehículo adelantado se aproximaría a nosotros, obligándole a alterar su velocidad, creándole una situación de riesgo totalmente inesperada.

Alfonso ALVAREZ AGUDO

la locura del mes

Un vehículo ha iniciado su maniobra de adelantamiento al camión poco antes de las señales de prohibición y al frente aparece otro automóvil en sentido contrario, que acaba de salir de una curva.



El vehículo que ha realizado la maniobra de forma antirreglamentaria fuerza con rapidez su incorporación a la derecha, «comiendo» prácticamente el terreno al camión adelantado.

El coche está ultimando ya su incorporación al lado derecho. Acaso tanto el camión adelantado como el vehículo en sentido contrario hayan tenido que frenar para evitar un más que probable accidente.

VIPS SOBRE RUEDAS

LA QUINTA VELOCIDAD DE LA SELECCION

BUTRAGUEÑO, del patio del colegio a la cátedra del Mundial

El termómetro rondaría los cuarenta grados. Corría el mes de agosto de 1981. En la Ciudad Deportiva del Real Madrid esperaban una orden para vestirse de futbolistas más de cincuenta chavales. En un ciclomotor azul, con el pelo rapado «al dos», aires de niño bien y la timidez de un chaval de dieciocho años llegó Emilio Butragueño. En el rectángulo de arena, bajo un sol de castigo, con los pies humillados por unas botas recalentadas, movía el novato el balón: «Butra, tira...», «Butra, corre...». A uno de los más veteranos se le ocurrió dar personalidad al apócope: «Buitre. ¿Te importa que te llamemos así?»

Esta es la historia original del primer paso en el Real Madrid de quien será durante mucho tiempo primera figura del fútbol español. Su vida ha cambiado desde aquel verano del 81, en el que los técnicos madridistas dieron el visto bueno al examen de Emilio Butragueño, hasta el actual Campeonato del Mundo de México, donde es distinguido como el jugador estelar de la selección española.

—Resulta curioso. El Mundial de España lo seguí desde la grada. Recuerdo que el señor Sacristán, mi entrenador en el colegio de los Dominicos, me dijo que jugaría en el que iba a organizar México.

Una profecía arriesgada, considerando la falta de experiencia de su pupilo, pero con fundamento técnico a la vista de las cualidades que Butragueño ha demostrado desde que pisó por primera vez un estadio de hierba, precisamente el Santiago Bernabéu, en el trofeo en memoria del gran presidente madridista.

—Fue emocionante. Tan sólo llevaba dos meses en el club y me dijeron que iba a jugar el torneo en la categoría de juveniles. No sentía un nerviosismo especial, aunque el escenario me impresionó. Hoy, curiosamente, el Bernabéu es como mi casa. Soy consciente de mi privilegio. Tan sólo cuatro años antes pegaba patadas en el patio de mi colegio.

La evolución de su carrera ha sido bien aireada. La crítica quedó asombrada con ese rubio delantero centro, habilidoso y goleador, que nadie sabía de dónde había surgido. Un año con el equipo aficionado y otro en el Castilla, de donde fue requerido por Alfredo di Stéfano, entrenador del Real Madrid, cuando era máximo goleador de Segunda División.

—Debo agradecer a Di Stéfano la confianza que puso en mí. Para un chaval procedente del filial es importante tener una oportunidad. En mi caso tuve la suerte de conseguir dos goles, los de la victoria, en el Ramón de Carranza de Cádiz.

Se sucedieron las alabanzas para el «Buitre». Su estilo, casi olvidado en el decadente fútbol español, es espectacular, inteligente, como un motor de explosión capaz de sentar en la acción al más rápido defensa.

—Un periodista inventó aquello de «la quinta del Buitre», explicando en metáfora la velocidad de mi juego. Después se utilizó para identificar al grupo de castillistas que ascendieron conmigo al primer equipo.

Le esperaba en el Real Madrid una amplia lista de éxitos. A nivel de club ha participado notablemente para conseguir dos copas europeas de la UEFA, un campeonato de Liga y una copa de la Liga. En el plano personal ha sido nombrado dos veces consecutivas como el mejor futbolista europeo, menos de veinticuatro años, además de vestir la camisola internacional en más de una decena de ocasiones, culminando con la participación en el Campeonato del Mundo que se está celebrando en México.

—Los triunfos con el Real Madrid han sido las mayores alegrías que he sentido en los últimos tiempos. Han sido el fruto de un trabajo esforzado, en el que el club había arriesgado mucho y todo ha salido a pedir de boca. En lo personal, la distinción de «Bravo», otorgada por los italianos, me enorgullece, máxime cuando en el fútbol europeo juegan jóvenes de una calidad tremenda. Quiero recordar, además, que mi compañero Míchel ha obtenido una segunda plaza muy significante. Esto demuestra la calidad del Real Madrid como equipo y en individualidades.

Concluida la temporada española, México ha sido una fiesta para recibir a los españoles. Emilio Butragueño, como siempre, el centro de atracción.

—Por lo visto, la fama no tiene fronteras. Llegar a un evento de este tipo es la máxima aspiración para un jugador. No me he planteado el triunfar a nivel personal, me gustaría que fuera la selección la que llegara lo más alto posible. No debemos trazarnos ningún objetivo previo, ya que es una gran incógnita hasta dónde podremos llegar. Yo no pretendo lucirme en el Mundial.

Misterio o no, lo inapelable es que Brasil, Irlanda y Argelia preparan sus armas deportivas para frenar a los de Miguel Muñoz y, en especial, al «Buitre».

—Son rivales muy incómodos. Los marcajes estrechos impiden el lucimiento personal. En concreto, me está gustando Brasil. Es como el Real Madrid a nivel de selección. Cuando tienen un día inspirado nadie los puede parar. Será siempre mi primer favorito.

Ya estuvo el «Buitre» sentado a la vera de Miguel Muñoz en la Eurocopa. Por entonces, el seleccionador no se arriesgó a alinear al veinteañero madridista. Dos veranos después es indiscutible.

—Muñoz tenía entonces razones para dudar de mí. Ahora mi veteranía internacional es superior, aunque en un Mundial la mentalización y los nervios están jugando un papel decisivo.

El combinado español consiguió unos resultados positivos en la fase de preparación. La euforia previa fue un sentimiento generalizado entre la afición española.

—Incluso diría que las esperanzas eran excesivas. La afición ha sido demasiado generosa con la selección. No es igual un amistoso en España que la alta competición. Somos capaces de ganar al más peligroso, pero también de perder con el más inesperado. Ganar a Brasil en el primer partido era fundamental.

Emilio Butragueño marca la diferencia.

Su quinta velocidad es la gran esperanza del fútbol español en el máximo evento futbolístico. Casi un chaval de colegio, tímido, inscrito ya en el cuadro de honor del Real Madrid, intenta sentar cátedra entre la élite del balompié mundial.

Pedro Pablo SAN MARTIN
Fotos: Miguel GARROTE

«Mi problema es aparcar»

Desde aquel tórrido agosto en que llegaba a la Ciudad Deportiva en su Vespino, muchas cosas han cambiado. Emilio Butragueño ha intentado mantener su vida privada al margen de la popularidad, pero no siempre lo ha conseguido. No ha descuidado sus estudios de Empresariales, sigue viviendo en la zona «in» de Madrid, con su familia, escucha atento los consejos de su padre y pretende disfrutar de la vida en lo que puede. Los automóviles, por ejemplo, son una debilidad.

—No sé si alguno de los que utilizo es propiamente mío. Dispongo de un Seat 127, un Seat 131 y un BMW. Ya sabes, coches que son de la familia, del primero que lo coge.

Obtuvo el permiso de conducir al cumplir los dieciocho años. Prefiere los coches a las motos. Además, el reglamento interno del Real Madrid le prohíbe conducir sobre dos ruedas.

—Es más cómodo el coche. Si puedo, piso el acelerador, ya que me encanta la velocidad. No quiero decir que sea un imprudente, la prueba es que nunca he sido sancionado en carretera.

No puede estar tan orgulloso, sin embargo, de sus «movidas» con los municipales madrileños.

—A veces, cuando llego con prisas a casa, aparco un momento en la misma puerta, y, para mi desgracia, es un carril de «sólo bus». Alguna vez me he encontrado una multa, que con las de la ORA son mis habituales. Mi problema es aparcar.

Como a otros tantos madrileños, a Emilio Butragueño le desquician los atascos.

—Madrid sería perfecto si la circulación fuera más fluida.

Lo suyo, también al volante, es la velocidad.

Pablo LIZCANO

MIS ACCIDENTES

TAL vez no sea lo más indicado para una persona como yo, a la que le gustan los coches y ama la sensación de velocidad, destacar entre todas la experiencia de sus accidentes. Es verdad que muchos de mis mejores ratos los he pasado al volante de un automóvil, recorriendo las carreteras de media Europa. La sensación de viajar, metido en ese cascarón insolidario y un poco absurdo que es el coche, me ha producido siempre el vértigo placentero del olvido, esa ingravidez similar a la que precede o despide al sueño. Dentro de un coche todo ocurre en ese territorio del «mientras». Siempre y cuando no ocurra un accidente. En ese momento, la realidad se impone con tal crudeza, con tal horror gratuito, que le hace a uno sentirse imbécil. En el mejor de los casos las consecuencias serán ingratas. En el peor, irreparables.

Particularmente, no creo que la causa principal de los accidentes sea la del exceso de velocidad. Quien conduce rápido y en sus cabales suele saber conducir. Son más peligrosos los conductores lentos, los indecisos y los torpes. He oído al escritor Juan Benet dar unos consejos valiosos a sus amigos primerizos. El primero de ellos resulta tan obvio como generalmente burlado: conduce siempre por la derecha. Pocos, y menos en las vías rápidas, conducen por su derecha. Debe parecer un deshonor, una confesión de impotencia o de derrota, pero lo cierto es que las grandes aglomeraciones se producen en el carril izquierdo, con lo que conlleva de retraso de la circulación, retenciones bruscas y situaciones peligrosas. Una costumbre claramente incívica.

El segundo consejo es menos obvio, pero igualmente sabio: conduce siempre como si el conductor que te precede estuviera completamente loco. A menudo, seguir esta indicación como un precepto suele salvar la vida. Las reacciones del coche que va delante, y con el tráfico de hoy casi siempre hay un coche delante, son con harta frecuencia imprevisibles, ciegas o caprichosas. Más vale estar prevenido.

Aun con todo, los accidentes parece que se producen siempre de una forma casual. Quien más quien menos prefiere pensar que el suyo se produjo de una forma tan fortuita como original. Nada más presuntuoso. Todos tienen en las estadísticas su lugar reservado.

Los dos accidentes de alguna gravedad que he sufrido yo también estarán perfectamente catalogados. El primero de ellos fue por mera inexperiencia, de eso hace ya casi quince años. Esa misma tarde estrenaba un coche, que quise probar por una carretera comarcal. La exigencia máxima de las prestaciones de un coche que no conocía me llevó a rodar con él por una ladera. Fueron cuatro o cinco vueltas de campana. No tuvo consecuencias físicas relevantes, pero sí me dejó una impresión que nunca podré borrar de mi memoria. La de la terrible violencia que puede desencadenarse en el interior de un vehículo en el momento de un accidente, la penosa circunstancia de observar tu cuerpo zarandeado como un pelele sin orden ni concierto. Es cuando realmente descubres que no hace falta gran cosa para que pueda producirse un desenlace fatal.

Mi segundo accidente de importancia es mucho más reciente. Ocurrió hace apenas tres meses. Estaba yo parado en un semáforo de la madrileña Castellana cuando otro vehículo me embistió por detrás, proyectándome a una distancia de casi veinte metros. Fue algo más que un despiste. Mi atolondrado atacante tenía síntomas evidentes de haber bebido bastante. Una revisión posterior de mis vértebras cervicales no descubrió nada anormal, pero el coche sufrió un mes largo de internamiento en el taller.

No hay que precipitarse en sacar moralejas, pero lo cierto es que nunca está uno seguro. Dependemos excesivamente de los demás, de su prudencia. Y tampoco, desde luego, la prudencia tiene nada que ver con el amedrentamiento.

Es bien agradable poder estar hoy aquí y mañana en el lugar de tus sueños. Es bonito conducir. Es enormemente placentero, al menos para mí, disfrutar de la sensación misma de desplazarme, de irme. Con frecuencia, conducir me ha servido, además, de descanso y de relax. Pero siempre hay que saber llegar o volver. Y eso no depende sólo de que alguien te esté esperando.

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

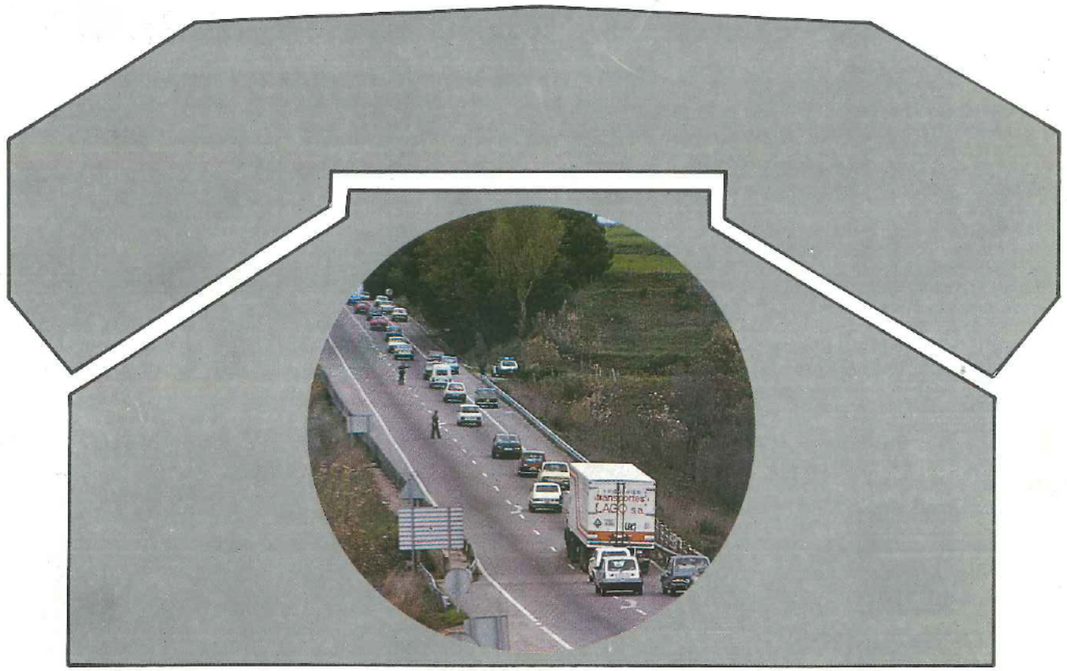
Gente que sabe lo que hace.

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

CS 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