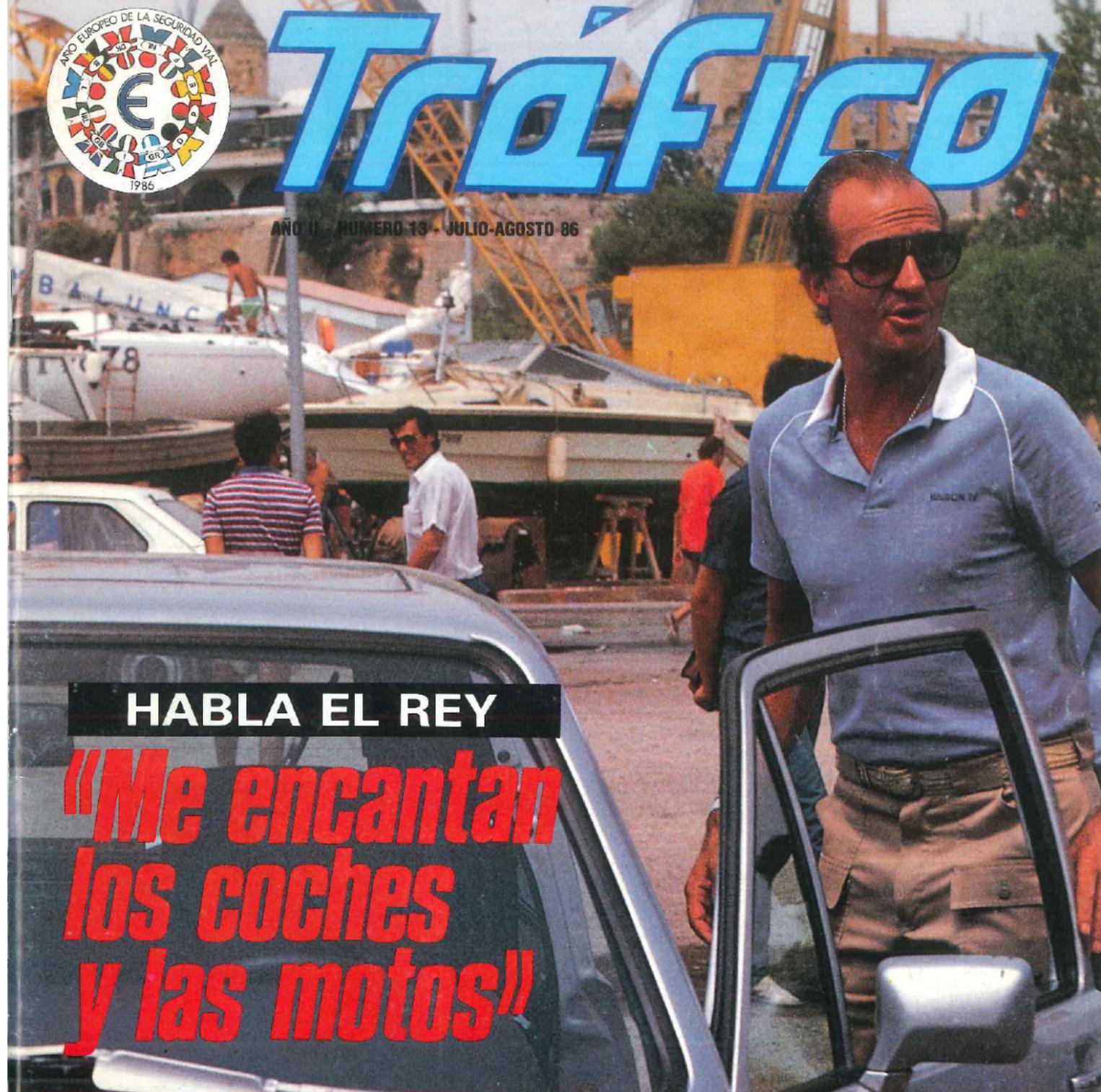




Tráfico

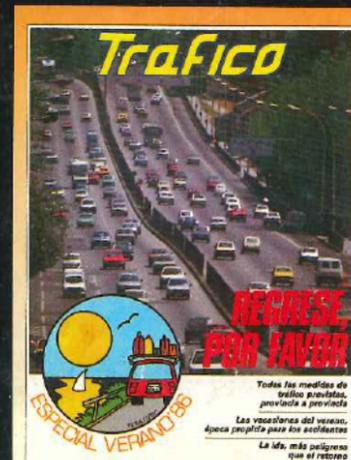
AÑO II - NÚMERO 13 - JULIO-AGOSTO 86



HABLA EL REY

“Me encantan los coches y las motos”

**EL PEATON,
¿INFRACTOR
O VÍCTIMA?**



**Especial
Vacaciones 86**

**Todas las medidas
de tráfico
para el verano**

Todas las medidas de tráfico para el verano. Atención a los conductores. Las vacaciones del verano. Atención a los conductores. La vida más peligrosa que el verano.



AÑO II
NUMERO 13
JULIO-AGOSTO
Foto: COPI

Director: Jesús Soria.
Redactor jefe: Adrián Guerra.
Confección: José Bélamo.
Redactores: José Ignacio Rodríguez, Alejandro Vadillo, Nono Hidalgo (Andalucía).
Fotografía: Miguel Garrote, José Rubio.
Colaboradores: Alfonso Alvarez, Antonio Arias, Angeles Dobarco, Francisco Gavilán, Charo Laiz, Alejandro Molins, Jorge Parrondo, Ramón, Carmela Rebolledo (test), Sebastián de la Rica, Pedro Pablo San Martín, Sebastián, Juan Tortosa, Antonio Zanini.
Colaboración especial: Francisco Nieva.
Redacción: C/ Josefa Valcárcel, 28 (2.ª planta). 28027 Madrid. Teléfono directo: 742 83 53. Centralita: 742 31 12 (ext. 228, 243 y 285). Télex: 44510 DIREE.
Consejo Editorial: José María Altozano, José Benavides, Eduardo Berzosa, Carlos Corbacho, Joaquín Díaz Pardo, Juan Galbis, Adrián Guerra, Isabel Herrarte, Juan José Jauralde, José Luis Martín Palacín, Juan Luis Mayoral, Miguel Muñoz Medina, Carlos Muñoz Repiso, Caly Pedruelo, Carmen Pérez Palmero, Estrella Rivera, Jaime de la Serna y Jesús Soria.
Imprime: ALTAMIRA. Ctra. Barcelona, km. 11,200. 28022 Madrid. **Depósito legal:** M-25.988-1985. **N.I.P.O.:** 130-86-001-1. **Distribución:** Direct Mail. Lagasca, 127. 28007 Madrid.

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

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

Tirada de este número:
200.000 ejemplares.



22

Fuera chatarra.—El Plan de renovación del parque de automóviles ya es una realidad. El acuerdo para facilitar este cambio (a través de créditos blandos) y erradicar de las carreteras muchos de los viejos coches, se firmó recientemente entre la DGT, tres entidades bancarias y los vendedores de automóviles.



75

Epi.—San Epifanio, más conocido por Epi, es nuestro vip's de este mes. Será sin duda una pieza clave en el Mundial de Baloncesto que se disputa este mes en España. El alero del Barça confía en que nuestra selección obtendrá medalla.



37

De la Fórmula 1 al utilitario.—El Campeonato del Mundo de Fórmula 1 es, además de un «circo» que es seguido por millones de personas, una prueba deportiva que sirve para probar motores, frenos, ruedas, etcétera. Es, como otras competiciones de coches, un perfecto banco de pruebas para los coches de serie.



26

Toreros: miedo a la carretera.—Los toreros, que cada día hacen el paseo sobre la arena, tienen otro paseo, también diario, de plaza en plaza. Anualmente recorren hasta cien mil kilómetros y alguno que otro tiene más miedo a la carretera que al toro. Hasta ha habido quien dejó su vida en el asfalto.

secciones

Cartas (pág. 3) ● Paso de cebrá (pág. 6) ● Editorial (pág. 7) ● Humor (pág. 36) ● Tráfico del motor (pág. 37) ● Así ven el Visa GTI (pág. 42) ● Viejas glorias (pág. 44) ● El parque automovilístico del día (pág. 45) ● Zanini a todo gas (pág. 48) ● Kilómetro a kilómetro (pág. 49) ● Conducir mejor (pág. 70) ● De Norte a Sur (pág. 72) ● Crucigramas (pág. 74) ● Vip's sobre ruedas (pág. 75) ● Desde la cuneta (pág. 78) ● Índice (pág. 81).

12

Peatones.—Nada menos que son 38 millones de españoles. Son los peatones. A veces, como se dice en el informe que publicamos en este número, acosado, asediado y hasta considerado como un obstáculo en la ciudad, el lugar más peligroso para esta «especie». Los niños y los ancianos son los más vulnerables. En 1985 murieron en nuestro país 1.024 peatones. Por eso la pregunta: ¿infractor o víctima?

SOBRE EXAMENES

Creo que no quedó clara, por su parte, la respuesta que ustedes dieron a don Manuel Serrato sobre la calificación de exámenes para aspirar al permiso de conducción.

Ustedes dicen que, según la resolución de la DGT de fecha 6-10-80, la primera prueba de los exámenes constará de tres bloques de preguntas (total, 40 preguntas). El primero lo integran doce, cuyo desconocimiento puede entrañar grave peligro, por lo que sólo se admite un error.

Esa resolución a su vez específica que dicho primer bloque tratará de señales, cosa muy lógica para que sólo se admita un fallo.

Ustedes en la respuesta ponen unos ejemplos de señales de tráfico, y yo pregunto: ¿Tráfico presenta los test a los alumnos tal y como indica dicha resolución? José Antonio García Galindo. Profesor de autoescuela. Surriá (Barcelona).

Respuesta: Efectivamente, la Dirección General de Tráfico presenta los «test» tal como indica la resolución a que usted hace referencia.

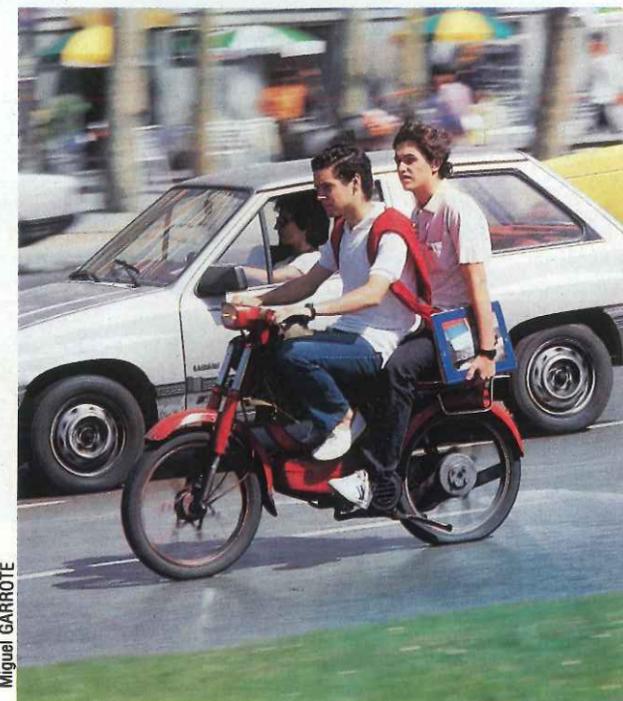
«PAQUETES» EN CICLOMOTORES

Desearía que, si fuera posible, me aclarasen en virtud de qué artículo del Código de la Circulación se sanciona a los conductores de ciclomotores cuando éstos circulan con otra persona de «paquete». Según tengo entendido, se aplica el artículo 133 d), el cual se encuentra, en mi criterio, en contradicción con las definiciones de bicicleta y de ciclomotor contempladas en el propio Código (artículo 4, apartados p) y q)).

Me he planteado la cuestión varias veces y no encuentro la respuesta adecuada. De ahí que se la traslade a ustedes. J. M. Madrid.

CRITIQUE, SUGIERA, PREGUNTE...

Respuesta: Efectivamente, el artículo 133 d) del Código de la Circulación establece que está prohibido que en una bicicleta para una sola persona vaya otra, aun cuando se le coloquen piezas accesorias. Como quiera que el ciclomotor no es otra cosa que una bicicleta dotada de un motor auxiliar, le afecta el referido artículo en todos sus términos.



IMPUESTO MUNICIPAL

Me permito hacerme eco de una cuestión que afecta a muchos propietarios de vehículos y que a mí, en particular, me han comentado varias personas.

Cuando el propietario de un vehículo lo vende, tiene que ir a Tráfico a gestionar

la transferencia del mismo. En la ventanilla le piden todos los recibos del Impuesto Municipal de Circulación. Mi pregunta es la siguiente: ¿Por qué, si estos recibos caducan a los cinco años, en el Departamento de Transferencias te exigen que tengas pagados todos? ¿No es suficiente con los cinco últimos? Luis Miguel Martín. Madrid.

Respuesta: Efectivamente, conforme al artículo 64 de la Ley General Tributaria, en la acción para exigir el pago de las deudas tributarias prescribe a los cinco años, y como el artículo 370 del RD Legislativo 781/1986, de 18 de abril (por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local),

se encuentren pagados, o conste toma de razón en el registro por su impago y subsecuente apremio.

CICLOMOTORES CON EL B-1

En el número 8 de TRAFICO leí las nuevas normas a adoptar para los ciclomotores y sus conductores, y por tanto me gustaría preguntarles dos cosas. La primera es si con el permiso B-1 se podrán conducir ciclomotores, o bien habrá que sacar otro permiso especial, como en el caso de las motocicletas.

En segundo lugar, me gustaría saber si la matriculación de los ciclomotores será una matriculación especial y específica para estos vehículos, o una matriculación igual a la de motocicletas y demás automóviles. Jaime Perea Alvarez. Madrid.

Respuesta: Sí, si usted dispone de un permiso B-1 puede conducir un ciclomotor. En cuanto al segundo aspecto de su consulta, es una cuestión pendiente de la promulgación de un real decreto, que la abordará.

C-1, C-2 Y ANTIGÜEDAD

Soy un muchacho joven y hace unos meses obtuve el permiso C-1. Sólo puedo transportar hasta 16.000 kilos, pero en casi todas las empresas me dicen que es necesario tener el C-2 para entrar a trabajar. En consecuencia, tengo que esperar un año de antigüedad, al no poder obtener el C-2 inmediatamente.

Si cada año me quiero sacar un permiso de los tres que me faltan (C-2, D y E), ¿tengo que esperar un año después de cada uno o después de un año con el C-1 puedo sacar ya los tres? ¿He de hacer prácticas con distintos vehículos para obtenerlos?

¿Qué es lo que tengo que hacer para obtener dichos permisos con un año de antigüedad, ir a la Jefatura Provincial de Valencia o ir otra vez a exámenes? Ramón Cortés. Valencia.

Respuesta: Para obtener el permiso de la clase C-2 es necesario estar en posesión del C-1 con un año al menos de antigüedad. No obstante, solicitando un permiso de la clase D, puede usted obtener, además de éste, el de la clase C-2. Por consiguiente, una vez que haya transcurrido un año desde que usted obtuvo el C-1 puede acceder directamente al D y, al mismo tiempo, le concederán el C-2. Para alcanzar el de la clase EC-1, igualmente, se exige un año de antigüedad en el C-1; para el de la clase EC-2 o D deberá tener también un año de antigüedad en las clases C-2 o D.

ESPEJOS RETROVISORES

Cuando desde el interior de un coche se mira a través del espejo retrovisor delantero se ve el coche que viene detrás a una determinada distancia. Pero si después se mira por el retrovisor situado en el exterior del coche, en el lado del conductor, se observa que el coche que veíamos por el otro espejo está mucho más lejos.

Ante este fenómeno se me ocurren tres preguntas, que me gustaría me contestasen:

1. ¿A qué es debido este fenómeno óptico? ¿Al hecho de mirar por uno u otro espejo? Porque lo evidente es que la distancia real es la que da el espejo del interior.
2. ¿Este fenómeno ha producido accidentes, al haber tomado el conductor como referencia la distancia que le da el espejo exterior?
3. ¿No sería posible corregir esto en el espejo retrovisor que da una falsa distancia? Antonio Paz (Madrid).

Respuesta: Este fenómeno se debe a que el retrovisor interior es plano y el exterior suele ser convexo, ya que al

hallarse más lejos a los ojos del conductor, cubre un mayor ángulo de visión que si fuese también recto. En el convexo, el vehículo que le sigue parece más pequeño que en el plano, y precisamente por eso parecerá que está más alejado de lo que en realidad se encuentra. Debe usted habituarse a este fenómeno.

Respecto a otros aspectos, sólo comunicarle que desconocemos si esta circunstancia ha causado accidentes y que, en el caso de poner fuera del coche un retrovisor igualmente plano, obtendrá a través de él distancias reales, pero perderá ángulo de visión, lo cual puede ser más peligroso.

Respuesta: Sí, puede transferir a su nombre ese vehículo, pero debe procurar que se halle dentro de los requisitos técnicos necesarios para que no se resienta su seguridad.

Por otro lado, deberá tener en cuenta lo dispuesto en el Real Decreto 2344/1985, de 20 de noviembre (B.O.E. del 18-12-85), por el que se regula la Inspección Técnica de Vehículos, que a los efectos que usted apunta entrará en vigor el 1 de enero de 1987.

REBASAR LA LINEA DE DETENCION

Intento obtener el permiso de conducción de la clase

de aclarar este punto. Francisca Muñoz. Coslada (Madrid).

Respuesta: De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 174 a) 2 del Código de la Circulación, cuya lectura le recomendamos, tiene usted razón.

La marca transversal continua, como por ejemplo las situadas junto a pasos de peatones, cruces, etcétera, indican que ningún vehículo ni su carga la debe franquear mientras subsista la obligación impuesta por una señal o marca de detención obligatoria.

La detención debe efectuarse ante la línea, sin rebasarla ni parcial ni totalmente.



José RUBIO

TRANSFERENCIA Y ANTIGÜEDAD

Además de decirles que encuentro muy práctica su revista y que paso un rato muy agradable con el reto del «Mini-test», quisiera hacerles una consulta, porque tengo ocasión de comprar un coche: ¿Un turismo que tiene doce años de matriculación puedo transferirlo a mi nombre? Se lo pregunto porque creo haber oído que un vehículo con más de diez años de matriculación no puede transferirse. Fernando Gómez. Alhama de Murcia (Murcia).

B-1 y me encuentro dando clases de prácticas. En una de ellas tuve una pequeña discusión con mi profesor, respecto a la detención en cruces regulados por semáforos. El me dijo que no importaba que se rebasase la línea de detención con la parte delantera del vehículo, con tal de que no lo hiciesen las ruedas delanteras del vehículo.

Yo, por mi parte, le dije que no pueden rebasar la línea de detención ni la parte delantera ni tampoco las ruedas.

Les ruego hagan el favor

ITV Y TASAS

Les felicito por esta sección de correspondencia, en la que quiero criticar y censurar «fuertemente» a la tan nombrada últimamente por todos los medios ITV, con sus revisiones periódicas de automóviles, la cual se está abalanzando sobre los automovilistas a pasos agigantados, pensando en un futuro de obligatoriedad. Y digo esto porque el año pasado, en el mes de junio, las tasas por inspección de un enganche no sobrepasaron las mil pesetas; en octubre del mismo

año, según Tráfico, costaban 1.265, y en el mes de abril de este año he pagado 2.700 pesetas. Estas cifras representan una subida de 1.435 pesetas en seis meses; es decir, un incremento del 113,43 por 100 semestral.

Por consiguiente la responsabilidad de estos incrementos tan exagerados creo que debería justificarse por la ITV o la Comunidad Autónoma de Madrid, dado que los aumentos salariales no superan en el mejor de los casos un 10 por 100 anual. José Martín Villareal. Madrid.

¿SEÑALIZACION INEFICAZ?

Con bastante frecuencia se da el caso de que circulando por una vía, próximos a un cruce, nos encontremos con una señal de «ceda el paso», en la que nos detenemos porque viene otro vehículo por nuestra izquierda. Este segundo vehículo también se detiene, porque en su vía no hay señal de paso preferente y no conoce la zona..., y ya tenemos a dos vehículos absurdamente parados, con los conductores mirándose uno al otro. Juan Antonio Gondán (Bilbao).

Respuesta: Como usted señala, se observa una deficiencia de señalización para los conductores de los vehículos que gozan de preferencia de paso, los cuales debieran ser advertidos con la correspondiente señal de cruce o empalme con prioridad.

FOTOCOPIAS

Vistos los numerosos robos que a diario se cometen en automóviles, en los que con frecuencia, además, desaparece la documentación del vehículo. ¿Por qué no autorizar que, dentro de las ciudades, se puedan llevar fotocopias de dicha documentación?

No hace falta que les diga cuántos trastornos produce el tener que tramitar otra vez la concesión de todos los papeles (documentación, se-

BUZON ESPECIAL

Mal uso de la bocina



Dentro de la sección «Al ralentí» del número 10 de su revista he podido leer dos notas referentes al uso de señales acústicas. La decisión del Ayuntamiento de Valencia me parece un poco radical, aunque no soy quién para juzgarla. Sin embargo, la comprendo hasta cierto punto. Me resulta muy molesto el sonido estridente de las bocinas cuando son innecesarias por completo. No comprendo en absoluto la manía, que podría calificarse de verdadera mala educación, de los conductores que tienen «conectado» el claxon con la luz verde del semáforo o la de aquéllos que, aun siendo inútil disolver un atasco a base de ruido, están empeñados en romperle los tímpanos a todo el mundo.

Hasta aquí mi crítica. La sugerencia es que quizá fuera posible la realización de una pequeña campaña, en la que se informara de que el ruido es también contaminación y se educara sobre el uso del claxon. Miguel Ramón Ponte. Santiago de Compostela (La Coruña).

guro, permisos, etcétera). Jesús L. Górriz (La Coruña).

Respuesta: Una pregunta similar a la suya ya fue contestada en el número 3 de nuestra revista, al que le remitimos.

DEFENSA DEL ACUEDUCTO

Les escribo para comunicarles lo que está pasando con uno de los más prestigiosos monumentos españoles. Se trata del Acueducto de Segovia, atravesado por todo su centro por la Carretera Nacional 110, que va desde Soria a Plasencia y tiene su paso por el centro de la bella ciudad.

Yo quisiera exponer este problema en su revista, porque año tras año el Acueducto, de piedra grisácea y natural, se está volviendo negro y contaminado. Creo que el desvío de la carretera por la N-601 no causaría muchos problemas. Serían 600 metros más de ruta, imprescindibles para dejar tranquilo y paciente el corazón de Segovia. Gabriel Vallejo (Segovia).

Respuesta: Queda aquí constancia de su sugerencia, aunque le rogamos no caiga en el error de pensar que depende de la Dirección General de Tráfico tal decisión.

AVISAR EN LAS CURVAS

Unas línea, para hacerles una consulta y trasladarles una sugerencia. La pregunta es si ha desaparecido la obligación de hacer sonar la bocina en las curvas. Observo que nadie lo suele hacer ya, lo cual ha debido dar origen a más de una colisión.

Respecto a la sugerencia es ésta: Muchas veces no atendemos una señal situada al lado de la carretera, por impedirlo otro vehículo o cualquier otro inconveniente. Yo creo que sería muy interesante que muchas de las señales fueran pintadas también en la misma carretera, como ya se hace algunas veces (pocas, desde luego). Antonio Roig (Málaga).

Respuesta: Las señales acústicas, de acuerdo con el artículo 103 del Código de la Circulación, se utilizarán sólo cuando pueda racionalmente preverse peligro de atropello o colisión; entre otros casos, en aquellos sitios o lugares que ofrezcan reducida visibilidad, como algunas curvas, cruces, bifurcaciones y cambios de rasante. Por consiguiente, no es obligatorio usar la bocina en todo caso.

Los cursos tienen dos fases: una de correspondencia y otra de presencia, en el Centro de Investigación de la Conducción de Móstoles o en cualquier otro que pudiera señalarse. Y respecto a las convocatorias se hacen mediante resolución publicada en el B.O.E.

Esta sección continúa en las páginas 79 y 80.

TRAFICO URBANO Y ESTACIONAMIENTO

Sebastián
DE LA RICA
CASTEDO *

Una de las diferencias fundamentales entre el tráfico urbano y el de carretera reside en el predominio del estacionamiento que se advierte en el primero. Excepto en raras ocasiones, el estacionamiento, es decir, el lugar desde donde se inician los viajes o donde éstos terminan, es algo marginal dentro de los múltiples problemas que plantea el tráfico interurbano.

En un área urbanizada el tráfico está compuesto por vehículos que se mueven entre dos estacionamientos dentro de la ciudad, por taxis que han salido de sus situados, por autobuses que tienen la mayoría de sus paradas en la vía pública, por vehículos de mercancías que, en gran medida, utilizan zonas reservadas para la carga y descarga, y —en menor medida cuanto mayor es la ciudad— por vehículos que la atraviesan.

Así, pues, las vías públicas urbanas destinan una parte sustancial de su superficie a vehículos inmovilizados. Para hacerse una idea de lo que representa el estacionamiento, y aunque no existen datos estadísticos precisos, puede afirmarse que, como media, los vehículos urbanos permanecen inmóviles más del noventa por ciento del tiempo.

La existencia o, a veces, la mera expectativa de encontrar una plaza de estacionamiento es la que determina la realización de la mayoría de los viajes en vehículo privado. Si, además, esa plaza se encuentra en la vía pública no sólo da origen a viajes, sino que, al mismo tiempo, puede constituir un obstáculo para los mismos.

Llegamos aquí al planteamiento de una cuestión básica en el tráfico urbano, es decir: ¿hasta qué punto y en qué forma hay que satisfacer la demanda de espacio para estacionar?

La respuesta a esta pregunta es compleja, porque no podemos limitarnos a dar una cifra en relación con el tamaño de la población o de su motorización. Cabe, sin embargo, hacer algunas consideraciones al respecto que, por la limitada extensión de este artículo, deben ser forzosamente simplificadas.

En primer lugar, es necesario satisfacer la demanda de plazas de los propietarios de vehículos en su zona de residencia y, además, debe tenderse a que estas plazas estén situadas fuera de la vía pública.

En segundo lugar, y sobre todo en lo que respecta a las plazas que no estén destinadas para los residentes, debe

tenerse en cuenta la relación que existe entre la dotación de estacionamiento y la capacidad de las vías de acceso. En cuanto la demanda de plazas supere a la oferta, caso que es el más frecuente, es necesario controlar su uso por medio de vigilancia efectiva y, sobre todo, a través de limitaciones de duración, de coste o de ambos a la vez. El principio de que en un zona dotada de una accesibilidad determinada en transporte público no puede permitirse la utilización gratuita y sin límite de duración por el primer ciudadano que consiga un lugar, va siendo cada vez más aceptado por los responsables del tráfico urbano de todas las grandes ciudades del mundo.

Nos guste o no, el futuro de las ciudades pasa por que el estacionamiento esté sometido a limitaciones de tiempo, coste y localización. No se trata de la eliminación del vehículo privado, pero sí de su control en el interior de las ciudades, lo que, por añadidura, está en línea con la tendencia de destinar la vía pública principalmente al uso de los peatones, los transportes públicos, los servicios y, en menor medida, al paso de los vehículos, pero no al de su almacenamiento.

El resumen de estas consideraciones podría ser el siguiente: las calles no son garajes, sino lugares de paso, tanto de vehículos como de personas. En algunos aspectos del tráfico urbano estamos aún en la edad de piedra. Si lo comparásemos con el comercio, estamos en la época del mercadillo al aire libre, muy típico pero, en una estructura comercial moderna, muy poco eficaz, excepto en casos muy marginales. Hoy día el comercio se realiza en locales especialmente preparados. De la misma manera nuestros coches deben permanecer estacionados en lugares especialmente preparados —subterráneos o en edificios—, y el espacio que hoy ocupan abusivamente podrá destinarse a hacer unas ciudades más agradables, donde sus habitantes tengan coches, pero éstos no se vean tanto. Será un proceso lento y tendrá un coste, como casi todo lo que representa una mejora en la calidad de vida, pero apuesto —y confío en acertar— que ese es el futuro que espera a nuestras ciudades.

La electrónica y la informática estarán presentes en este proceso. Llegará un día en que, como hacemos cuando viajamos en avión o vamos a un restaurante, no salgamos de nuestra casa sin habernos cerciorado de que tenemos una plaza reservada para nuestro vehículo en un aparcamiento. Y si, como ocurre en el avión o el restaurante, no encontramos plaza, variaremos nuestros planes: iremos a otro lugar, cambiaremos de hora nuestro viaje o lo haremos en otro medio de transporte.

* Ingeniero jefe Departamento de Circulación del Ayuntamiento de Madrid.

UN AÑO, UNAS VACACIONES

CONOCIENDO como conocemos que el 33 por 100 de los accidentes se produce precisamente en la época veraniega —las estadísticas son frías, pero a veces irrefutables— y que en estas mismas fechas se da otro tanto por ciento de las víctimas y el 31,77 de los muertos, podrán entender que son meses estos, los del calor, en los que la preocupación que hay siempre sobre la seguridad vial se acrecienta de forma importante. El último verano, y ese mal aliado que es la carretera, se cobró en nuestro país 939 víctimas mortales sólo durante los meses de julio y agosto. Unas cifras tan elocuentes que, como hemos repetido en alguna ocasión, deberían hacer recapacitar a más de uno de los habituados a la locura continua. Lamentablemente, no siempre se consigue.

EN cualquier caso, y al margen de que nuestro deber es claramente el de informar lo mejor que podemos sobre todos aquellos aspectos que pueden hacer de su viaje un sobresalto y le expliquemos que debe tener siempre cuidado, pero muy especialmente si va a transitar por la llamada ruta de los marroquíes y portugueses —donde los índices de accidentalidad suben considerablemente en estas fechas—, así como en las zonas costeras, conviene recapitular una vez más para pedir prudencia, toda la prudencia posible, pues no sólo está su vida en juego, sino también la de los demás. De muchos.

Y debe tener muy en cuenta que la salida, según las estadísticas —ya sabe, frías pero irrefutables a veces—, es más peligrosa que el regreso y que el riesgo de accidente en estas operaciones se multiplica sobremedida: por seis en las salidas, por cuatro en el retorno.

OJO, pues, a esas medidas especiales de tráfico pensadas para hacerle más grato el camino y para mitigar en lo posible la accidentalidad; ojo a las recomendaciones para que su coche no le dé un disgusto; ojo a los itinerarios alternativos; ojo a las indicaciones de la Guardia Civil de Tráfico; ojo a las obras. Tenemos que ser conscientes de que es un riesgo que está ahí, que todos conocemos, pero al que todavía hay muchos que no tienen el más mínimo respeto. Y empezar a tenerlo sería sin duda una buena contribución de todos a ese Año Europeo de la Seguridad Vial que como saben se celebra precisamente ahora.

POR lo demás, se cumple este mes el primer año de esta revista, algo que indudablemente no podíamos pasar por alto. Es uno de los motivos que nos ha llevado a hacer este número extraordinario —también dar preferencia al tema de las vacaciones—, pues pensamos que era lo menos que se merecían nuestros lectores. Unos lectores que en la actualidad superan ya los 150.000 suscriptores fijos, lo que nos hace pensar que los objetivos que se pretendían cuando TRAFICO, editada por la Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior), salió a la calle, se están cumpliendo. Nuestra contribución en favor de la seguridad en la circulación vial, ser un vehículo de información para conductores y peatones, recepcionar sus peticiones y sus quejas, serles útiles en definitiva, creemos haberlo logrado, pero tienen que ser ustedes quienes vayan diciendo si lo conseguimos. Desde luego, pueden tener por seguro que desde esta publicación vamos a seguir luchando por conseguir lo mejor. Con su apoyo, que hasta ahora ha sido extraordinario, todo será posible.

Tráfico

VERANO DEL 86

Jesús SORIA



HUELE a verano, a mar, a sierra, a piel tostada. Se palpa el tráfico, se sufre, comienzan a contabilizarse los muertos que se cobran inexorablemente las vacaciones. Dos en Andalucía, cuatro en Galicia, tres en Madrid y otros tantos en Valencia... Terrible, pero fieles a la cita de cada año. Por eso, por si sirve de algo, que pensamos que sí, este cuadernillo «especial vacaciones» que usted encontrará en esta revista: para que pueda planificar su viaje lo más adecuadamente posible; para que prepare su coche convenientemente, para evitar sustos innecesarios.

ES un extra que coincide con nuestro primer aniversario. Recuerden: Stevie Wonder y el «Si bebes no conduzcas». Desde entonces, ya son más de ciento cincuenta mil fijos a nuestra cita mensual. Y la lista de peticiones que no cesa y que va «in crescendo». Una aceptación que nos obliga a superarnos día a día. Por eso introducimos cambios a partir de este número que esperamos sean de su agrado. Aunque nos quedemos sin papel...

Ynada mejor que iniciar esta nueva etapa con S. M. el Rey hablando de la seguridad vial, de su afición por los coches, de la limitación de velocidad o de los muertos en las carreteras. Todos ellos temas de comentario en la Familia Real como en cualquier otra familia.

La familia de los toreros, por ejemplo, también es asidua al tema. Su otro paseillo, también diario, está sobre el asfalto. Sus recorridos entre plaza y plaza les provocan a alguno más miedo que los propios toros. ¡Qué dirá Victorino! Un miedo que también debería tenerlo el peatón a tenor de las víctimas de cada año. Porque buena parte de los siniestros se llevan por delante a los de a pie. Y es que

ese toro llamado vehículo parece a veces «toreao».

EN realidad, así es. La Fórmula 1 (millones, espectáculo, publicidad) es necesariamente un campo de experimentación. Nuestros coches, sus componentes, eran antes bólicos y, por tanto, hay que agradecer los avances tecnológicos a quienes luchan por ellos, con mucho dinero, eso sí.

NUEVAS técnicas que, sin embargo, no evitan el envejecimiento de los coches. Por eso el Plan de Renovación del Parque. La edad de nuestros vehículos está claramente desfasada. De ahí las facilidades para adquirir uno nuevo con un interés de un 12 por 100 real (vean, hagan cuentas y comparen) y la prima de achatarramiento. Un plan que debe salir adelante aunque haya quien, con dobles lenguajes, se empeña en no facilitar las cosas. Así les va.

Que el verano del 86 sea feliz.



El Rey habla sobre la seguridad vial y su afición a los automóviles

COVER



COVER



MOTOR 16

¿Quién conduce mejor en mi familia?

"LA EXPERIENCIA JUEGA A MI FAVOR"

QUE la Familia Real, con la probable excepción de S. M. la Reina, es gran aficionada a los automóviles es algo que no se escapa a ningún ciudadano de este país. Que la palma en esta afición se la llevan S. M. el Rey y el Príncipe Felipe también es de sobra conocido. No se quedan atrás las Infantas Elena y Cristina, que acostumbran a utilizar sus propios vehículos para los desplazamientos. Precisamente, para contar algunas cosas sobre esta afición de la Familia Real hemos elaborado estas cuatro páginas, en las que incluimos las respuestas de S. M. el Rey al breve cuestionario enviado por la revista TRAFICO, con motivo de nuestro primer aniversario.

Don Juan Carlos, tal y como declara en una de sus respuestas al cuestionario enviado por TRAFICO, es un apasionado de los coches y de las motos, según las circunstancias. Siempre aprovechó cualquier oportunidad que se le brindaba para conducir un modelo de coche determinado, la motocicleta de gran cilindrada o la de campo a través. Su inclinación por las dos ruedas, sin embargo, parece que ha tenido que dejarla un poco al margen.

Se dice que el Rey está perfectamente informado de las novedades de coches del mercado y de los avances del



HAY que lograr una concienciación general sobre el problema de la seguridad en nuestras carreteras

sector, como lo está de otras muchas cosas que son para él «hobbies», como ocurre con todo lo relacionado con la fotografía o los deportes náuticos. Y el Príncipe Felipe no le anda a la zaga. Tampoco él desaprovecha oportunidad para estar al día, como demostró en su estancia en Zaragoza, donde aprovechó un hueco en sus jornadas de la Academia Militar para visitar la factoría de General Motors en Figueruelas.

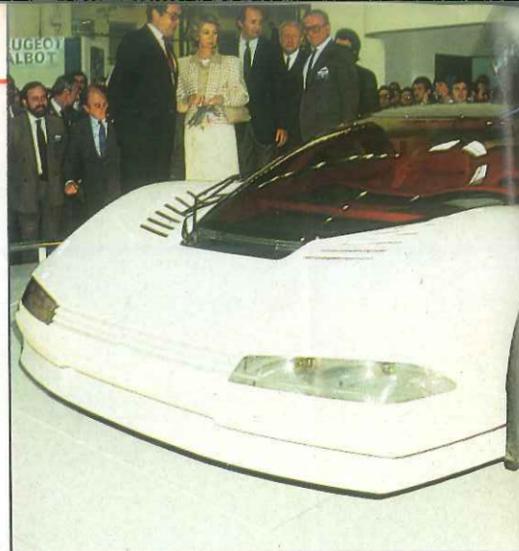
El propio Rey fue el principal impulsor de que el regalo al Príncipe en el día que cumplió los dieciocho años, el mismo que jurara la Constitución como heredero de la Corona, fuera un coche: un Ibiza español. Eso sí, acondicionado por el centro técnico de Seat a gusto de las preferencias de S. M. y del propio don Felipe: aletas y alerón trasero, faldón aerodinámico delantero con faros antiniebla incorporados y un motor con inyección de carburante, de 110 CV.

Un coche al que el heredero de la Corona podrá sacar el máximo rendimiento, pues ha seguido un curso de perfeccionamiento en la conducción recientemente en la escuela de Can Padró. El prestigioso piloto Salvador Cañellas le tuvo de alumno y durante dos días le enseñó a sacar el máximo al coche y, sobre todo, a realizar una conducción más segura y poder salir de

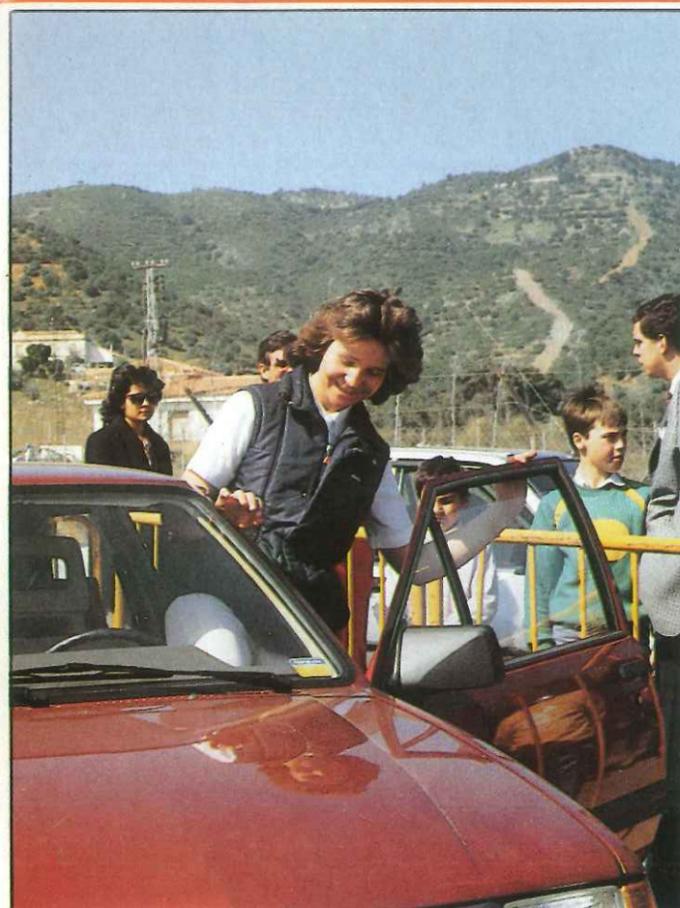
situaciones apuradas sin problemas, si éstas se presentaran en alguna circunstancia. Según explicó el propio Cañellas, su alumno domina ahora cualquier tipo de coche, «incluso conduciendo al límite».

Por lo que respecta a la Reina, es un caso muy típico en la mujer española. Se saca el permiso de conducir nada más cumplir los dieciocho años, pero luego apenas conduce. Dicen que el despertar de su interés por la conducción vino cuando sus hijas las Infantas comenzaron a utilizar como medio de transporte sus propios coches. Todo lo contrario que el Rey, doña Sofía no suele pronunciarse sobre sus preferencias en el tema de los coches, aunque se sabe que los prefiere manejables, pero no necesariamente de aires deportivos como ocurre con las Infantas. Sólo se recuerda una vez que en público, según contó en «Motor 16» Pilar Cernuda, dijera que le gustaría conducir más y hasta mostró sus inclinaciones hacia un coche concreto: el famoso «escarabajo» de la Volkswagen. Ahora, sobre todo en época de vacaciones, utiliza de vez en cuando los coches que hay en la Casa Real, lo que le permite pasar más inadvertida.

La faceta de la Reina como conductora se dio a conocer en nuestro país a



COP



COVER



COVER

raíz de una sanción que se le impuso por exceso de velocidad cuando veraneaba en Mallorca hace algunos años. La sanción llegó a la Zarzuela y la cuantía era de 12.000 pesetas, cantidad que hizo al Rey preguntar al alcalde de la localidad cómo eran tan caras las sanciones (como podría plantear cualquier ciudadano), lo que no evitó que la multa fuera pagada puntualmente. El coche que conducía la Reina había sido captado por el radar.

En cualquier caso, aseguran que la Reina no es precisamente una defensora de las aficiones a los temas de la velocidad o la pasión por los coches de S.M. y su hijo don Felipe. Se publicó recientemente una anécdota ocurrida en Francia con motivo de una visita oficial realizada al país vecino. François Mitterrand, conocedor de los gustos de nuestro Rey por los coches, le obsequió con el último modelo de Renault 5, el turbo II, un vehículo con potencia sobrada. Allí se lo dejaron, en la puerta del Palacio de Marigni. Según cuentan, alguien comentó si el coche sería para don Felipe. La Reina contestó sin dilación: «¿Este coche para el Príncipe? Ni hablar».

También parece tener muy claro para quién será el antiguo «mini» del Rey, su actual propietario, un taxista cuyo nombre es Pedro Molina.

Algunos coleccionistas han tratado de llevárselo para completar sus colecciones, incluso ofreciendo hasta nueve millones de pesetas. Pero su propietario dice que no. «No soy coleccionista de automóviles, pero compré este vehículo porque me producía bastante emoción el que hubiese pertenecido al Rey.» Ese «mini» de color azul fue utilizado por el Príncipe Juan Carlos entre los años 1969 a 1971. Es uno de los temas de los que habla en contestación a las preguntas planteadas desde TRAFICO y que reproducimos a continuación.

NUNCA han sancionado a algún miembro de la Familia Real por infracciones verdaderamente graves o peligrosas

1 —Mil novecientos ochenta y seis es el Año Europeo de la Seguridad Vial. ¿Qué opinión le merecen a V.M. datos tan significativos como que anualmente se producen cincuenta y cinco mil muertos y millón y medio de heridos en las carreteras de la CEE de los que entre cuatro y cinco mil tienen lugar en nuestro país?

—Son datos estremecedores que nos conciernen a todos. Debemos preguntarnos si hacemos lo que está en nuestras manos para incrementar la seguridad.

2 —¿Cuáles son las cuestiones que, dentro de esta problemática, más le preocupan de cara a conseguir mayor seguridad en nuestras carreteras?

—Como punto de partida lograr una concienciación general. En esto pueden ayudar de una manera eficazísima los medios de comunicación social.

3 —¿Considera necesario que la Seguridad Vial se imparta en los colegios como base para una educación al ciudadano como conductor y como peatón?

—Me parece esencial. Hay que cuidar que se dé a estas clases la gran importancia que tienen.

4 —¿Considera necesaria la limitación de velocidad como factor de seguridad?

—Estoy seguro de que la limitación de velocidad se ha establecido a consecuencia de estudios y datos que así lo han aconsejado.

5 —De su experiencia personal como conductor, tanto de coches como de motocicletas, ¿nos podría relatar si ha sufrido algún accidente, o alguna anécdota de la que haya sido objeto?

—Felizmente no he sufrido ningún accidente serio. ¿Anécdotas? Las normales en cualquier conductor.

6 —¿Qué vehículo le apasiona más conducir, el coche o la moto?

—Me encantan ambos. Cada uno en su estilo. Hoy, a mis años, me decido por el coche, aunque a veces tenga nostalgia de la moto.

7 —Dada su afición a los deportes, ¿ha soñado alguna vez con poder pilotar un fórmula uno o una moto de las utilizadas por los grandes campeones de motociclismo?

—¿Qué aficionado no lo ha soñado alguna vez? En mi juventud, incluso, he tomado parte en carreras de karting. Hoy, por supuesto, ni se me ocurre pensar en ello.

8 —¿Qué recuerdos tiene de la época en la que conducía su «mini» por las calles de Madrid?

—Muy agradables. Es un coche muy manejable y que me daba una gran sensación de libertad.

9 —Es de dominio público la afición de los distintos miembros de la Familia Real por la conducción y por los coches en general. ¿Quién es el más aficionado a estos temas? ¿Y quién conduce mejor?

—Aficionados, todos. En cuanto a quién conduce mejor, voy a ser, por una vez, inmodesto: creo que la expe-

riencia es un factor importante, que en este caso juega a mi favor. Aunque la verdad es que creo que los restantes miembros de la familia conducen francamente bien.

10 —¿Suelen comentar en familia incidencias vividas con los coches (por ejemplo, alguna circunstancia del tráfico, roces, pequeños golpes, etcétera)?

—Por supuesto. Lo hacemos frecuentemente.

11 —¿Qué importancia se da en los vehículos a adquirir a la seguridad en la conducción?

—Creo que tendemos con frecuencia a dar la seguridad por supuesta y a fijarnos sobre todo en otras características: línea, potencia y flexibilidad del motor, equipamiento, etcétera. Es natural, porque hoy no debería ser concebible que se pusiera a la venta un producto que no reuniese unas condiciones de seguridad muy avanzadas.

12 —¿Han sancionado en alguna ocasión a algún miembro de la Familia Real y por qué motivo?

—Alguna vez, por los motivos corrientes en estos casos. Pero nunca se ha tratado de infracciones verdaderamente graves o peligrosas.

HOY, a mis años, me decido por el coche, aunque a veces tenga nostalgia de la moto

Niños y ancianos, los más vulnerables; la ciudad, la más peligrosa

EL PEATON, ¿INFRACTOR O VICTIMA?



SU parque español se eleva a 38 millones de unidades, pero para circular no precisa ni de permiso ni de matricula. En la ciudad es a menudo acotado, acosado y hasta considerado como un obstáculo, a pesar de que ella vive gracias a su incesante hormiguo. En la carretera no dispone, a veces, ni del más mínimo espacio para transitar. El peligro le acecha sobre todo en sus años de rodaje y decrepitud, y, en trágico círculo vicioso, su otro «yo» se convierte en su propio verdugo, asociado con la prisa, la máquina y la falta de precaución. Su denominación castellana, pese a tener clara procedencia latina (pedes/-itis, infante), deriva directamente del francés (piéton). Es, en efecto, el peatón, al que el diccionario define como «persona que camina o anda a pie», mientras para nuestro Código de la Circulación se trata de «toda persona que transita por las vías a que afecta este Código y no sea conductor de



vehículo o de animales, o usuario de vehículos de los definidos en el artículo correspondiente». Y es también un factor más —a veces, rebelde— a tener muy en cuenta a la hora de perseguir una mayor seguridad en calles, plazas y rutas, en la búsqueda de una mejor calidad de vida.

Informe de
Adrián GUERRA



A pesar de que el control de su discurrir por la ciudad y la carretera ha estado y está a cargo de los gestores del tráfico, el devenir del peatón siempre ha ido fundamentalmente de la mano de urbanismo. Y éste lo ha marginado, reduciéndolo a un espacio cada vez más delimitado y escaso, en aras de una ciudad y de unos caminos pensados sobre todo para el automóvil. Para un automóvil concebido como un factor más de desarrollo económico-social (mayor producción = mayor asentamientos urbano = mayores distancias = mayores tiempos de recorrido = más prisa = más velocidad), al que hay que dotar de cada vez más fáciles medios (viales más anchos y rápidos, grandes aparcamientos, etcétera), aunque el espacio urbano siga siendo prácticamente el mismo.

Para Alfonso Sanz, urbanista y autor del libro «La calle: diseño para peatones y ciclistas», la cuestión está muy clara. Así lo ha expuesto recientemente en el artículo «Caminar en Madrid: la carrera cotidiana de obstáculos» (revista «Alfoz») y así lo ha expresado a TRAFICO: «No cabe duda de que, en la gran ciudad, el peatón es un derrotado, porque las mejoras del viario siempre se han hecho con la intención de que los vehículos pudieran circular más rápidos. El caminante, en consecuencia, ha sido marginado y abocado a una interminable carrera de obstáculos, mientras su acción fundamental ya no es pasear, sino trasladarse». Se trata, por lo tanto, de la mutación de un sentido lúdico y natural de la persona por otro totalmente práctico.

En este mismo sentido, destaca también Sanz unos ejemplos que lo dicen todo: «En 1913, el «Expediente relativo a la Circulación de Peatones y Vehículos», del Ayuntamiento madrileño, señalaba en su artículo 46 que la velocidad máxima a la que podían circular los vehículos por las calles capitales «será la equivalente al trote de un buen tronco de caballos». En 1924, el «Estudio de la Circulación de Carruajes y Peatones», del mismo Ayuntamiento, hablaba de que «el problema más delicado y difícil de llevar a la práctica es el de la circulación de peatones, pues debido al abandono que siempre ha existido por parte de todos, ha de costar gran trabajo hacer comprender a ese público la imperiosa necesidad que tiene de organizarse». En consecuencia, se decía que «...la calzada está destinada únicamente para que circulen los vehículos, a los que hay que dar preferencia, puesto que ellos no molestan al transeúnte en las aceras (...).»

Quizá convenga hacer aquí un primer inciso y preguntarse, ya en 1986, si los vehículos no interfieren hoy en la circulación peatonal por las aceras (aparcamientos sobre las mismas, profusión de accesos a garajes, abuso por parte de algunos motociclistas, etcétera).

Pero volvamos a 1924, cuando, según nos refería Alfonso Sanz, la Alcaldía del conde de Vallellano apuntaba en el antedicho documento algo que hoy nos hace sonreír: «El peatón —decía— está acostumbrado a cruzar la calzada cachazudamente, desafiando

El coche contra el peatón. La discriminación, en sus últimas consecuencias.



Miguel GARROTE

Los elementos reflectantes aportan un gran factor de seguridad a los peatones que caminan por carretera durante la noche.



Miguel GARROTE

Aquí, muy bien podría decirse aquello de «sin palabras».



Miguel GARROTE



Miguel GARROTE

Las calles peatonales han nacido en ocasiones en razón de motivos comerciales.



Los niños se encuentran entre las principales víctimas peatonales. A veces, quizá por no tener paciencia.

con su inconsciencia el peligro, toreando muchas veces a los automóviles, cuando no insultando a sus conductores, sin reconocer el derecho que éstos tienen de circular por la calzada con más preferencia que el peatón».

La segregación

La segregación vehículo/peatón comenzaba ya a ser meridiana, aunque se compensase al segundo responsabilizando a los padres «de que sus hijos no jueguen más que en parques y jardines, que son los sitios destinados al esparcimiento infantil; debe multarse a los padres de los niños que jueguen al fútbol, a los patines, o que cometan otras aspectos de esta índole que puedan molestar a las personas que transitan por la vía pública».

Un segundo inciso para recordar que para el peatón actual es familiar la imagen del niño —y no tan niño— en bicicleta o en patín sobre la acera. Los tiempos cambian.

De la mano de lo expuesto, los «Consejos para circular peatones» les recomendaban, entre otras cosas: «Andad pausadamente, no correr, no leer el periódico, no liar el cigarro, no circuléis por la calzada, sed obedientes a las órdenes que os den los guardías, y no tomarlas como tales, sino como consejos, no dejar la acera antes de tener la calle libre y la seguridad de que se puede atravesar». Asimismo, se disponía que «para que el público se acostumbrara a cruzar las calles y plazas, se pintarán los cruces de éstas con fajas de color al efecto, por las que se deberá acostumbrar a pasar el peatón».

Y por primera vez aparece la figura claramente segregacionista del paso a distinto nivel, al especificarse que «sería conveniente que el público se acostumbrara a hacer uso, al atravesar las vías importantes, de los pasos subterráneos que con tanto acierto ha construido la Compañía del Metropolitano Alfonso XIII».

Si bien se trataba de «consejos», la Alcaldía terminaba diciendo que «se darán quin-

ce días de plazo para que el vecindario madrileño ponga en práctica los anteriores consejos, y pasado dicho plazo, al que no los acate se le impondrá la correspondiente sanción».

El «Reglamento de Tráfico del Ayuntamiento de Madrid» ofrece, ya en 1926, una definición clara de que la calzada es para los vehículos y la acera para los peatones. En él se dispone que los segundos pasarán aquélla por los lugares marcados, atendiendo las señales de los agentes, «rápidamente y agrupados, absteniéndose de entorpecer el paso, ya sea deteniéndose para conversar o para hacer preguntas a los agentes de la autoridad».

Todo esto acabó traducéndose en algo bien patente: se aumentó la máxima velocidad para los vehículos, que quedó fijada en 40 kilómetros/hora (recuérdese que hasta entonces regía la del «trote de un buen tronco de caballos»).

Seis años después, en 1932, la «Memoria de Circulación del Ayuntamiento de Madrid» afirmaba que «la velocidad apropiada en las calles, y, por tanto, el rendimiento, no será un hecho mientras los peatones no ordenen su marcha y dejen de ser un impedimento temible para el vehículo». Pero habrían de pasar treinta y tres años antes de que se volviese a aumentar la velocidad máxima permitida a los vehículos. Porque en las «Ordenanzas de Circulación para la Villa de Madrid», de 1965, el artículo 258 disponía que «la velocidad máxima permitida a los automóviles, motocicletas y vehículos en general será de 60 kilómetros por hora».

¿Quién circulaba, en 1965, a 40 kilómetros/hora, que era la velocidad máxima hasta entonces vigente? ¿Se respeta hoy, por lo general, ese límite de 60 kilómetros/hora?

Conclusiones y soluciones

Para Alfonso Sanz, las conclusiones que se sacan de este sucinto desarrollo cronológico son, entre otras, las siguientes:

— El peatón se desenvuelve penosamente por la ciudad, aunque en las urbes espa-

ñolas se hacen andando entre un 50 y 70 por 100 de los desplazamientos. Y esto no depende siempre del tamaño de la población, porque en Madrid se alcanza un 57 por 100, mientras en las capitales de provincia se suele usar más el coche particular, tanto porque en ellas marca el estatus social con más fuerza que en Madrid, como porque los problemas de congestión de tráfico son menores.

— Todas las medidas que se han ido adoptando van siempre en beneficio de la velocidad de los vehículos: vallas, estrechamientos de aceras, pasos peatonales a distinto nivel, etcétera, e incluso los semáforos tienen más que ver con ventajas para los vehículos que para los peatones. A veces, llega a ser lógico que éstos infrinjan las normas.

— Los que más andan son los niños, las mujeres y los ancianos, así como las personas de rentas inferiores.

— Las zonas peatonales, que hoy viven un «boom», son cotos reservados para el caminante, pero nacieron más bien en razón de unas motivaciones comerciales y consumistas (comprar bien, con comodidad = zonas peatonales/comerciales) y de carácter cultural (casos monumentales e históricos). No obstante, con estas zonas peatonales se ha ganado en calidad ambiental y en dotaciones de un espacio público que faltaba en las ciudades.

Y entre las soluciones, el urbanista apunta algunas como:

— Búsqueda de una adecuada coexistencia vehículo/peatón, con reducción de velocidad para el primero, que no es prioritario. Hay que diseñar los viarios con valores ajenos a la velocidad del automóvil, aunque esto no es aplicable a todas las zonas urbanas.

— Hay que hacer un nuevo dimensionado (sobra calzada y falta acera).

— Es preciso crear itinerarios peatonales cómodos y agradables: vías con criterios de continuidad, facilidad de cruce, aceras y esquinas adecuadas, y mobiliario urbano reducido a lo imprescindible (eliminación de obstáculos).



Que el peatón infringe está bien claro. Valga como evidente prueba esta singular secuencia.

— Se debe recuperar la calidad ambiental para el ciudadano-peatón: creación de áreas en las que lo fundamental no sea circular, sino estar.

Gestión para la seguridad

Hemos visto hasta ahora la figura del peatón dentro del urbanismo, en el que se nos presenta prácticamente como una víctima acorralada y discriminada, a la que se ha sustraído el espacio vital en beneficio de la máquina/vehículo. ¿Casi, casi un fatalismo?

Veamos a partir de este momento en qué forma preocupa a los gestores del tráfico, a los que están obligados a ofrecerle seguridad. Para ellos existen tres campos fundamentales de actuación: normativa, protección y educación.

Comencemos por la normativa, porque parece obvio que cuando se encuentran dos elementos distintos en coexistencia, y a veces enfrentados (circulación de vehículos/circulación de personas), se precisan unas reglas de juego a las que cada uno debe atenerse. Esa normativa viene dada por el Código de la Circulación, por las Ordenanzas Municipales y por las recomendaciones dadas por los organismos internacionales de que forma parte España.

Así, el Convenio de Viena de 1968, que para Europa fue completado por el Acuerdo de Ginebra de 1971, señalaba entre sus prescripciones aplicables a los peatones, cinco de carácter básico:

1. Los peatones deben evitar utilizar la calzada siempre que sea posible; pero si la utilizan, han de hacerlo con prudencia y no deben dificultar o impedir la circulación sin necesidad.

2. Casos de aglomeraciones aparte, cuando los peatones circulan por la calzada deben mantenerse —excepto si esto compromete su seguridad y salvo en circunstancias particulares— en el lado opuesto al

correspondiente a su sentido de circulación. No obstante, las personas que llevan de la mano una bicicleta, un ciclomotor o una motocicleta, los enfermos que van en silla de ruedas y los grupos de peatones conducidos por un monitor o que forman un cortejo, deben mantenerse en el lado de calzada correspondiente a su sentido de circulación. Excepto si forman un cortejo, los peatones que circulan por la calzada deben hacerlo en fila, especialmente en caso de poca visibilidad y de alta intensidad de circulación de vehículos.

3. Los peatones no deben entrar en una calzada para cruzarla sin observar una total prudencia y deben tomar un paso para peatones siempre que haya uno en las proximidades.

4. Para cruzar por un paso de peatones señalado como tal y delimitado por marcas en la calzada:

a) Si el paso está dotado de señales luminosas para los peatones, éstos deben obedecerlas.

b) Si el paso no tiene señales luminosas, pero la circulación de vehículos está regulada por ellas o por un agente de la circulación, los peatones no deben entrar en la calzada hasta que la señal luminosa o el gesto del agente lo permitan.

c) En otros pasos para peatones, éstos no deben entrar en la calzada sin tener en cuenta la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximan.

5. Para cruzar fuera de un paso de peatones señalado como tal o delimitado por marcas en la calzada, los peatones no deben entrar en ésta sin haberse asegurado de que pueden hacerlo sin dificultar la circulación de vehículos. Además, deben hacerlo siempre perpendicularmente al eje de la calzada (en línea recta).

Y, naturalmente, existen prescripciones que han de cumplir los automovilistas con respecto a los peatones.

Pero, ¿respetan el peatón esta normativa básica para su seguridad? Lo veremos más

adelante, pero sin embargo no está de más echar un vistazo al cuadro 1, referido a las infracciones cometidas por los peatones que fueron víctimas de accidentes en España en 1984-85.

20.000 muertos y 250.000 heridos

También la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (CEMT) ha mostrado su preocupación, lógicamente, por la seguridad vial referida a los peatones. En su resolución número 34, de diciembre de 1975, tras hacer hincapié en el hecho de que en sus países miembros —entre ellos, España— se produjeran anualmente 20.000 muertos y 250.000 heridos entre los viandantes; en que los grupos más vulnerables eran los niños de seis a nueve años y los mayores de sesenta y cinco, y en que entre un 7 y un 20 por 100 de los accidentes en carretera se debían a infracciones peatonales, subrayaba dos hechos especiales y hacía diversas recomendaciones.

Los dos aspectos subrayados eran la importancia de las limitaciones de velocidad para la seguridad de los peatones y la necesidad de hacerlas respetar, así como la necesidad de una investigación de los problemas que afectan a la seguridad peatonal.

Y las recomendaciones a los gestores del tráfico de sus países miembros eran las siguientes, resumidas:

1. Dar al peatón la importancia que merece en el conjunto de la política de seguridad vial.

2. Desarrollar equipamientos urbanos específicos que permitan mejorar sensiblemente la seguridad del peatón (pasos especialmente protegidos, iluminados y preseñalizados; pasos a distinto nivel).

3. Delimitar zonas residenciales en las que el peatón fuese especialmente protegido, mediante reglamentaciones concretas (menos velocidad del vehículo y prioridad

peatonal) y tratamientos también especiales del viario (diseño de calles, suelos diferenciados, pasos particularmente protegidos, etcétera).

4. Sancionar severamente a los conductores que pongan en peligro a los peatones sobre sus pasos protegidos.

5. Recomendar a los peatones el uso de vestidos claros y elementos reflectantes durante la noche.

6. Educar a los niños en la problemática peatonal.

7. Realizar campañas de propaganda e información específicas para peatones, automovilistas, padres, niños y personas de la tercera edad.

8. Investigar en el campo de la seguridad peatonal.

Miguel GARROTE



No respetar la señal del semáforo, una infracción común entre los peatones.



Miguel GARROTE

La «coexistencia» vehículo-peatón no cabe duda de que no es siempre la más adecuada.

1. INFRACCIONES DE LOS PEATONES VÍCTIMAS (1984-85)

Tipo de infracción	En carretera		En zona urbana		En travesía		Total		Muertos		Heridos	
	1984	1985	1984	1985	1984	1985	1984	1985	1984	1985	1984	1985
	No respetar señal del semáforo	32	33	796	794	132	122	960	949	24	26	936
No utilizar paso de peatones	111	98	2.436	2.536	282	263	2.829	2.897	84	67	2.745	2.830
No respetar señal del agente	—	3	31	16	6	3	37	22	—	1	37	21
Irrumpir o cruzar antirreglamentariamente la calzada ...	1.950	2.109	4.750	4.732	1.185	1.122	7.885	7.963	566	608	7.319	7.355
Estar o marchar por la calzada antirreglamentariamente	430	397	409	375	83	86	922	858	136	115	786	743
Estar o marchar por el arcén antirreglamentariamente ..	69	52	25	15	8	16	102	83	5	7	97	76
Subir o bajar de vehículo antirreglamentariamente	11	13	35	21	4	3	50	37	2	5	48	32
Otras infracciones	50	40	184	249	32	32	266	321	20	16	246	305
Sin infracción	666	696	2.841	3.241	441	478	3.948	4.415	187	179	3.761	4.236
TOTALES	3.319	3.441	11.507	11.979	2.173	2.125	16.999	17.545	1.024	1.024	15.975	16.521
	(589)	(624)	(252)	(228)	(183)	(172)						
	muertos)	muertos)	muertos)	muertos)	muertos)	muertos)						

adecuado de otros 176 kilómetros de travesías.

Enseñar a andar

Vayamos ahora con la educación. En nuestro país, y aunque se trata todavía de un campo en el que se están dando los primeros pasos (ver revista TRAFICO número 3, págs. 13-19), se centra en llevar la enseñanza de la educación vial a los colegios y, en lo que afecta al aspecto peatonal en concreto, a los años de preescolar y ciclos inicial y medio de EGB (cursos 1.º a 5.º).

La programación se basa, durante preescolar y 1.º y 2.º de EGB —en los que el niño peatón es siempre acompañado por adultos—, en crear hábitos de conducta, para lo que es fundamental la colaboración de los padres. Se pretende que el escolar capte las reglas de circulación y se adapte a ellas, así como que desarrolle su «sentido vial» (observación, dominio del propio cuerpo y del espacio, reflejos de pronta decisión y prudencia ante situaciones de peligro). Se le enseña a reconocer las señales verticales, horizontales y de agentes; a observar y respetar las normas; a circular con seguridad por la calle utilizando los pasos peatonales con/sin semáforo/agente y los refugios del centro de la calzada, y a caminar por la carretera.

En el ciclo medio de EGB (3.º, 4.º y 5.º), cuando el chaval sigue siendo peatón, aunque ya no siempre acompañado por un adulto, los contenidos educativos se orientan a garantizar su seguridad peatonal, desarrollando los hábitos específicos de la conducta del peatón. La instrucción se centra en ha-



Así no. Los peatones deben caminar por la calzada en fila india.



cerle conocer las normas de circulación peatonal y acostumbrarlo a utilizar correctamente y con prudencia el traslado a pie, tanto por ciudad como por carretera; en formarle para transitar durante la noche, y en que conozca, identifique, interprete y respete las señales de tráfico.

Superior de Educación Vial, instalado en Salamanca, cuya misión fundamental será la formación del maestro y la investigación en temas relativos a la seguridad vial escolar (ver TRAFICO número 10, págs. 38-41).

Infracción, rebeldía y sanción

Nos decía antes el urbanista Alfonso Sanz que es casi lógico que el peatón infrinja las



La protección peatonal, una de las líneas de actuación de la DGT. En la gráfica, travesía de Escarabote, en La Coruña.

3. PORCENTAJE MUERTOS POR PROVINCIAS

(sobre total de cada una)

Provincia	1979	1980-82	1983
Alava	15	16	15
Albacete	10	14	4
Alicante	25	19	25
Almería	25	26	26
Asturias	35	30	27
Ávila	2	26	22
Badajoz	17	12	19
Baleares	27	27	29
Barcelona	32	33	31
Burgos	22	18	15
Cáceres	18	14	17
Cádiz	16	17	17
Cantabria	26	35	39
Castellón	22	11	13
Ciudad Real	11	12	21
Córdoba	14	19	22
Coruña, La	48	45	39
Cuenca	10	11	10
Gerona	18	12	23
Granada	16	15	20
Guadalajara	3	8	15
Guipúzcoa	31	25	24
Huelva	18	17	19
Huesca	11	10	10
Jaén	24	13	10
León	16	22	31
Lérida	13	15	12
Lugo	39	35	25
Madrid	19	23	26
Málaga	34	32	32
Murcia	18	24	22
Navarra	16	19	12
Orense	34	26	32
Palencia	19	18	22
Palmas, Las	37	36	33
Pontevedra	41	40	37
Rioja, La	36	21	21
Salamanca	15	24	8
Sta. Cruz	29	34	25
Segovia	16	10	12
Sevilla	24	17	20
Soria	6	16	23
Tarragona	16	16	14
Teruel	17	13	3
Toledo	12	16	17
Valencia	23	18	20
Valladolid	24	16	25
Vizcaya	33	29	38
Zamora	10	23	10
Zaragoza	12	21	15

normas de circulación, especialmente en la ciudad, a causa de los muchos obstáculos que ésta le pone. Aparte de los datos que ofrecemos en el cuadro «Infracciones de los peatones víctimas, 1984-85», estudios llevados a cabo por el Secretariado Permanente de la Comisión Nacional de Seguridad de la Circulación Vial (CNSCV) sobre las infracciones observadas en los accidentes con víctimas peatonales en 1983, revelaban entre otros los siguientes datos de interés:

— El 20 por 100 de los accidentes peatonales se produce sin infracción previa del peatón (o, lo que es lo mismo, el peatón infringe en el 80 por 100 restante), sobre todo en población.

— La infracción que causa más accidentes y víctimas es «irrupción o cruzar la vía antirreglamentariamente», tanto en ciudad como en carretera y travesía.

— En población y travesía destaca también el hecho de «no utilizar los pasos peatonales o cruzar fuera de ellos».

— En carretera sobresale también el «estar o marchar por la calzada antirreglamentariamente».

El peatón es, pues, infractor. Alguien dijo que también rebelde: el que ha conocido las ciudades sin apenas circulación rodada (porque no fue educado como integrante del tráfico), o el de la urbe superpoblada (porque la masificación hace más difícil el control, más rápido y apresurado el caminar y más fácil el anonimato). Pero ese peatón infractor casi por naturaleza, ¿suele ser sancionado?



Las travesías de poblaciones, donde carretera y zona urbana se superponen, son zonas problemáticas para los viandantes.

2. MORTALIDAD PEATONAL

(en comparación con mortalidad total en accidentes)

Año	Total muertos	Peatones muertos	Porcentaje (%)
1980	5.017	1.164	23,2
1981	4.930	1.118	22,6
1982	4.486	1.019	22,7
1983	4.666	1.083	23,2
1984	4.827	1.024	21,2
1985	4.903	1.024	20,8

4. GALICIA, COMPARADA CON EL TOTAL NACIONAL

Año	Total España	Total Galicia	Porcentaje (%)
1980	1.164	198	17,01
1981	1.118	149	13,32
1982	1.019	147	14,42
1983	1.083	154	14,21
1984	1.024	127	12,40
1985	1.024	116	11,32

mayor uso del transporte público y un empleo más compartido del privado podrían mejorarla bastante».

Algunas cifras

El día en que hablamos con el portavoz de la Policía Municipal madrileña acababan de producirse dos atropellos: el de un niño de nueve años que cruzó por lugar indebido y el de un señor de cincuenta y nueve años que no había respetado el «rojo» de su paso peatonal. Una circunstancia que no parece casual, porque el problema de la accidentalidad peatonal incide sobre todo en niños y personas de cierta edad. En 1984, por ejemplo, los 1.024 peatones muertos en accidente se distribuyeron así en cuanto a la edad:

— Menos de 10 años	99
— De 10 a 14 años	30
— De 15 a 17 años	31
— De 18 a 20 años	37
— De 21 a 24 años	30
— De 25 a 64 años	403
— Más de 65 años	358
— Sin datos	36

Un estudio realizado por la CNSCV sobre el quinquenio 1979-83 reflejó una mejoría notable en lo referente a menores de quince años, que pasaron de significar un 17 por 100 del total de peatones muertos en 1979 a un 15,5 por 100 en 1983, decreciendo además sensiblemente sus números absolutos: 203 muertos en 1979 y 167 en 1983 (-18 por 100). Unas cifras que vienen a reflejar ya la labor realizada en educación vial escolar.

Por su parte, los peatones de más de sesenta y cinco años mostraron una evolución inversa, al pasar del 32 al 34 por 100 del total de muertos, aunque la cifra absoluta fue curiosamente igual en 1979 y 1983: 379 fallecidos.

Aparte del dato concreto de las edades, tomado al hilo de las circunstancias referidas, la evolución de víctimas mortales entre los peatones durante los últimos años y en relación con el número total de muertos en accidentes de tráfico queda recogida en el cuadro 2.

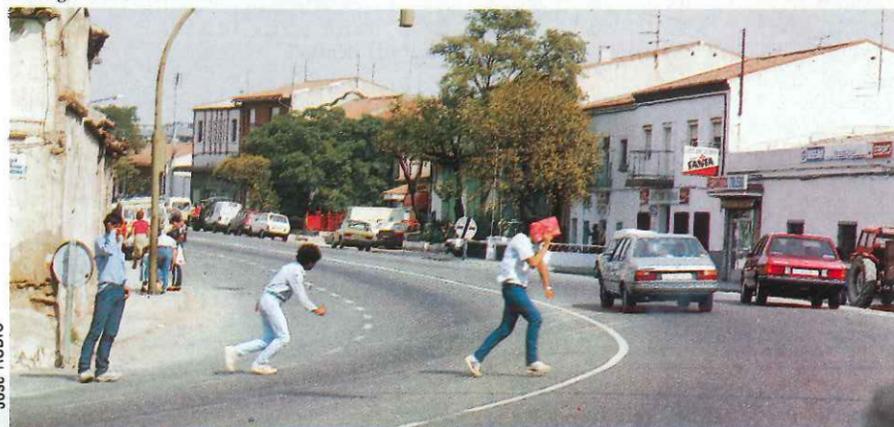
Puede, pues, deducirse que, en términos generales, la accidentalidad peatonal evoluciona favorablemente hacia la seguridad, si bien hay que decir que no sucede así en zona urbana, donde se produce el 80 por 100 de los accidentes con peatones.

El Norte y Galicia

En cuanto al índice de accidentalidad por provincias, recogido en el cuadro 3 —corresponde también al estudio de la CNSCV 1979-83— reflejaba, en términos generales, una situación peor en la periferia que en el interior del país, y mayor aún en el Norte, especialmente en Galicia, la zona más preocupante por suponer el 12 por 100 de los accidentes mortales de peatones de toda España. De ahí las acciones de securi-



Cuando no existe arcén, como en esta carretera gallega, aunque el peatón circule por su izquierda, el riesgo es considerable.



No se puede cruzar la calzada desafiando al peligro, como parece hacer el muchacho que se tapa el rostro. La educación vial tiene, sin duda, mucho campo aún por recorrer...

5. ESPAÑA, COMPARADA CON LA CEE

Números absolutos

Países	Accidentes con víctimas	Muertos (30 días)	Víctimas	Peatones	
				M	V
Alemania (RF)	359.485	10.199	476.232	22,2	10,5
Bélgica	58.659	1.893	81.571	17,6	8,0
Dinamarca	11.115	669	13.806	22,6	12,8
España	74.111	6.275	120.355	21,2	14,1
Francia	199.454	12.562	294.010	15,3	12,2
Grecia	20.389*	1.766*	29.960*	27,4	19,0
Irlanda	5.737	465	8.675	33,5	18,1
Italia	161.114	8.223	227.459	18,1	10,8
Luxemburgo	1.429*	70	2.173	14,1	?
Holanda	44.317	1.615	52.291	13,1	8,8
Portugal	?	2.831*	41.692*	?	?
Gran Bretaña	254.169*	5.703	327.113	33,1	19,5

* Dato de 1983.

M: muertos. V: víctimas.

Nota.—Las comparaciones internacionales se hacen todas con las personas fallecidas en los 30 días posteriores al accidente.



Los pasos subterráneos, una solución eminentemente urbana para zonas de alta conflictividad peatonal.



Discriminado o no por la civilización del automóvil, lo cierto es que el peatón suele ser un elemento rebelde.

zación emprendidas por la DGT desde 1984 (regulación de velocidad en travesías, semaforización, instalación de vallas, aceras e iluminación, etcétera), gracias a las cuales ha habido una evolución positiva, que se resume en el cuadro 4.

Respecto al caso noroeste y gallego, quizá convenga añadir algunos datos generales, como los siguientes:

— Las características físicas (luz, aceras, arcones) tienen gran influencia en la accidentalidad peatonal, lo mismo que la visibilidad del peatón en la oscuridad: el peatón se deja ver el doble con vestidos claros y cinco veces más si porta materiales reflectantes.

— Las condiciones climáticas son también determinantes: la lluvia multiplica por tres el riesgo del peatón; y si es de noche, por nueve.

Finalmente, veamos el caso español, la situación española en comparación con otros países de la CEE, según una información de la CEMT y la ONU, correspondiente a 1984 (cuadro 5).

Los datos están ahí. Los hechos también. No cabe duda de que se trabaja por la seguridad peatonal. Pero que sea el lector, indefectiblemente peatón, el que saque sus propias consecuencias. ¿Infractor o víctima?

TRAVESÍAS: UN DISEÑO PARA TODOS

Fernando Nebot Beltrán (*)

Las zonas de encuentro de la carretera con los pueblos y núcleos de población constituyen puntos especialmente importantes en lo que se refiere a los conflictos entre peatones y vehículos lentos y los automóviles, ya que aquí se dan cita y se concentran de forma especial toda la gama de medios de transporte.

En ellas son muy variados los motivos de viaje: estudio, compras, paseo, trabajo, actividades comerciales e industriales, etcétera, así como los tipos de desplazamiento: mezcla de viajes de corto y largo recorrido.

Consecuentemente, el carácter que la vía de comunicación tiene para los diferentes usuarios es muy distinto; para unos es la calle del pueblo —entendida y sentida como tal— y para otros un punto, más o menos engorroso del itinerario, que hay que sobrepasar cuanto antes.

En el tratamiento de estas situaciones se ha seguido una política que, con excepciones, puede sintetizarse de la siguiente manera:

1. Prioridad de los desplazamientos de largo recorrido sobre los de corto.
2. Preeminencia del medio de transporte automóvil sobre los restantes.
3. Consideración de la carretera (entendida como infraestructura idónea para el transporte motorizado) como vía que debe tomarse como referencia al contemplar las situaciones en las que inter venga el automóvil.

Otra opción

Frente a esta opción se encuentra la de establecer un orden de prioridades diferente, en el que se contemple por igual a todos los medios de transporte y se considere que la infraestructura soporte de sus desplazamientos debe acoger éstos con idéntica importancia. En definitiva, establecer diseños de viario que hagan posible la coexistencia de los diferentes medios de transporte.

Para lograr esta coexistencia habrá que reducir la velocidad de los vehículos más rápidos y acomodarla a la de los medios de transporte más lentos, de forma especial en los puntos y zonas de intersección, que en los lugares que nos ocupan (próximos a núcleos habitados y las propias travesías) son muy numerosos.

La reducción en las travesías de la velocidad de los vehículos más rápidos se ha pretendido realizar —aun inspirándose en otros principios diferentes a los aquí expuestos— mediante prohibiciones y ordenaciones semafóricas, de cuyo cumplimiento por parte del conductor depende su eficacia, pero rara vez se han aplicado medidas de diseño del viario que impongan al vehículo esa disminución de la velocidad. Y, sin embargo,

estas medidas pueden ser mucho más eficaces y permiten, además, un tratamiento del tráfico dentro de una concepción global de la calle y no como un elemento aparte.

En las zonas a que me vengo refiriendo, calle y carretera llegan en ocasiones a perder sus nombres propios, siendo difícil pronunciarse sobre la categoría de calle o carretera de determinados tramos fronterizos entre lo rural y lo urbano.

Son esos puntos frontera o de encuentro los que deben marcar el inicio de la transición de las características físicas del hasta entonces viario interurbano.

Se trata de aprovechar los elementos constructivos de la ciudad, del pueblo, para dotarlos de unos bordes que enseñen claramente los límites entre lo urbano y lo rural. La red viaria a partir de esos límites debería dejar de ser carretera para transformarse, según los casos, en calle, paseo, bulevar... Consecuentemente, los criterios de diseño deberán ser bien diferentes.

Debe ponerse de manifiesto, tanto en la zona de transición como en el interior del núcleo de población, que se va a producir o que se ha producido un cambio en los usos predominantes de la vía de comunicación.

De estas actuaciones se derivará una adecuación de la velocidad de los vehículos motorizados a las características del núcleo de población, que deben mantenerse en toda la travesía. Las características físicas de la vía acogerán los diferentes medios de transporte y propiciarán sus desplazamientos con un orden de prioridad diferente al que lo venían haciendo en los tramos interurbanos.

Estas medidas pueden ser compatibles con las actuales de limitación de velocidad, pero ahora al tratarse de medidas de diseño la velocidad de circulación de los vehículos motorizados les viene impuesta, en gran medida, por las características físicas de la vía.

Actuar sobre este rediseño de las vías es un reto abierto a un sinnúmero de organismos de la Administración, en el que la imaginación y la creatividad tienen un amplio campo para desarrollarse y con el que se logrará una mayor integración del viario en el territorio, y se mejorará claramente la seguridad de peatones y vehículos lentos, al reconocerlos como auténticos medios de transporte y no como un residuo marginal del medio de transporte automóvil. Hay que devolverles un espacio propio y asignarles la importancia que siempre tuvieron y tienen en los viajes de corto recorrido y en los desplazamientos urbanos y de los núcleos rurales.

(*) Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.



POR UN PARQUE JOVEN Y SIN CHATARRA

La antigüedad del parque automovilístico español y su negativa influencia en la seguridad vial ha llevado a la Dirección General de Tráfico a firmar un convenio con algunas entidades bancarias y la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos (GANVAM) para favorecer la compra de vehículos nuevos mediante créditos blandos y primas de achatarramiento por el coche viejo.

Aquellos poseedores de vehículos con una antigüedad igual o superior a los diez años —no importa cilindrada— y del que hayan sido titulares durante un plazo no inferior a dos años pueden beneficiarse del plan de renovación del parque, también llamado «operación chatarra», impulsado por la DGT y en la que participan inicialmente tres bancos —Central, Hispano Americano y Exterior— y GANVAM.

Se trata de alejar de las carreteras, de enterrar, a esos más de cuatro millones de turismos con más de diez años de antigüedad, con problemas en sus principales sistemas mecánicos y que originan por esta causa entre un 8 y un 12 por 100 de los accidentes.

Los bancos financiarán la compra de vehículos de nueva fabricación o ya matriculados anteriormente, siempre que su antigüedad no sea superior a los dos años y se acredite que ha

superado una inspección técnica, mediante créditos al 12 por 100 de interés real (más comisiones y gastos habituales). Esto supone que el tipo impositivo sólo recae en las cantidades adeudadas y no sobre el capital amortizado con lo que se evita que los precios, ya de por sí altos de los coches, no se disparen aún más con los intereses que en la mayoría de las fórmulas de financiación alcanzan y superan el 20 por 100 real. El ahorro, con el sistema propuesto, puede oscilar entre 27.000 y 335.000 pesetas en la gama más baja de los modelos. Además, hay que tener en cuenta que no hay que abonar ninguna cantidad de entrada y que el plazo de amortización es de cinco años aunque existe una total autonomía tanto en la forma de pago como en el plazo.

Por otra parte, todos los fabricantes, concesionarios, distribuidores o vendedores de automóviles que se ad-



Miguel GARROTE

Miguel GARROTE

PASOS PARA EL CAMBIO

- 1 Tome contacto con cualquier agencia de los bancos Central, Exterior de España e Hispano Americano para llegar a un primer acuerdo sobre la concesión del crédito.
- 2 Una vez obtenida la seguridad de que el banco le va a conceder el crédito, puede dirigirse al concesionario que el banco le indique de la marca de coche en el que usted esté interesado. Probablemente el propio concesionario le indicará la persona que puede encargarse del achatarramiento del vehículo.
- 3 Lleve el coche a la chatarra y asegúrese de que el mismo ha sido inhabilitado para circular posteriormente. Se le tendrá que expedir un certificado de todo ello.
- 4 Con el certificado expedido por el chatarrero y las placas del coche achatarrado debe acudir a la Jefatura Provincial de Tráfico de su provincia, la cual expedirá el certificado de baja definitiva del vehículo.
- 5 Con este documento expedido por la Jefatura de Tráfico debe volver al banco para la tramitación y formalización del crédito.
- 6 Solucionado el tema del crédito puede personarse en el concesionario o vendedor para que le proporcione la documentación del coche. En ella debe constar necesariamente que el vehículo se compra dentro de este plan de renovación del parque. Recuerde que si el coche que usted compra es usado, tiene que tener dos años como máximo y haber pasado la correspondiente inspección en una estación oficial ITV. Este documento deberá aportarlo al banco.
- 7 Con esta documentación debe volver a la Jefatura de Tráfico para matricular o hacer la transferencia del vehículo.
- 8 A continuación, con la documentación en regla y el permiso de circulación a su nombre, en el que constará que el vehículo tiene una limitación de disposición en tanto no haya amortizado totalmente el crédito, puede ir a recoger su coche.



hieran al citado convenio se comprometen a valorar el precio en chatarra del vehículo objeto de sustitución en 40.000 pesetas. Para ello, el coche tiene que llegar por sus propios medios al desguace.

Representantes de los bancos aseguraron que para acogerse al plan no es necesario tener cuenta abierta, «sólo se evaluará el nivel de solvencia» y la concesión del préstamo, tras la presentación del certificado de achatarramiento expedido por la Jefatura de Tráfico, no se demoraría en ningún caso más de 15 días. A estos efectos, han destinado una cantidad inicial de 5.000 millones de pesetas.

Las mismas fuentes indicaron, al igual que el director general de Tráfico, que este plan, dirigido fundamentalmente a sectores de población económicamente más débiles —aunque no hay limitación de cilindradas—, ayudará al rejuvenecimiento del parque automovilístico con la consiguiente repercusión positiva en la seguridad vial y favorecerá las ventas de automóviles.

J. I. RODRIGUEZ

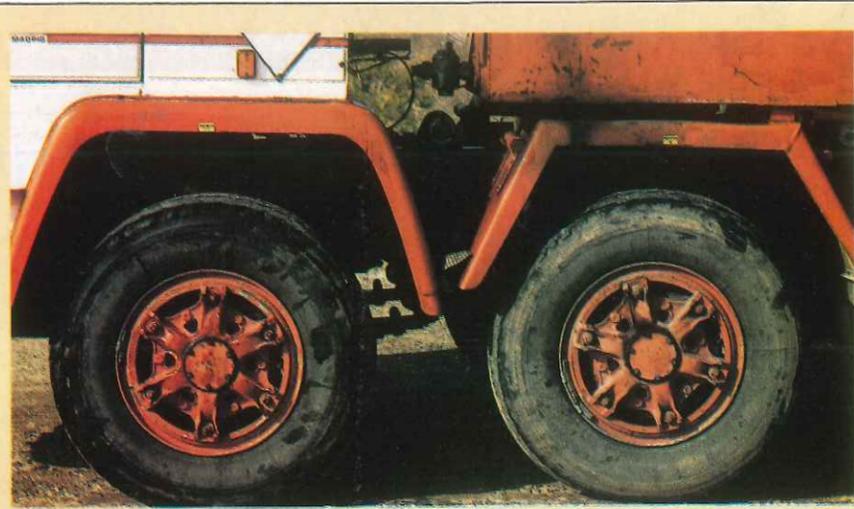
Demasiadas reliquias

El acelerado crecimiento de la tasa de vejez de nuestro parque es preocupante y lo muestra el hecho de que 4.709.793 turismos, que representan un 60,63 por 100 del total, tiene más de nueve años de antigüedad. Aún más, hay 143.425 turismos con más de 20 años circulando por nuestras carreteras, poniendo en grave aprieto la seguridad.

Por otra parte, el 22 por 100 de los camiones matriculados en España tiene una antigüedad comprendida entre nueve y trece años, mientras que el 15,53 por 100 de los mismos alcanzan edades entre los 13 y los 17 años. Estas cifras son aún más preocupantes en el caso de los autobuses.

A esto hay que añadir que las últimas campañas llevadas a cabo en España demuestran que entre el 50 y el 60 por 100 de los 100.000 coches revisados voluntariamente tenían incorrecciones en algunos de sus sistemas mecánicos principales.

Por último, añadir que existen estudios que demuestran que al menos entre el 8 y el 12 por 100 de los accidentes se deben a deficiencias mecánicas.



La sanción y la inspección sólo son medidas cautelares. Lo que importa es que usted lleve los neumáticos en buenas condiciones para que no tenga que pagar con su vida.

Las deficiencias en ruedas y alumbrado

Deberán ser corregidas en ruta

Si no tiene herramientas o repuestos para corregir un alumbrado defectuoso, no sólo será multado, sino que, además, deberá pasar revisión obligatoria de su vehículo.

Muchos vehículos están circulando por nuestras carreteras con graves deficiencias mecánicas, poniendo en peligro la vida de sus ocupantes y la de los demás usuarios, según han puesto de manifiesto las campañas de revisión voluntaria de vehículos realizadas durante el pasado año.

La Dirección General de Tráfico, al margen de otras actuaciones como la inspección obligatoria o el plan para la renovación del parque de vehículos, ha dado instrucciones a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil para que preste especial vigilancia y atención en carretera a las deficiencias de dos de los sistemas fundamentales para la seguridad —alumbrado y neumáticos—, ya que otro tipo de anomalías sólo podrían detectarse en centros dotados con personal y material idóneos.

Alumbrado

Cuando se descubra a un vehículo que circula con los proyectores del alumbrado de cruce o carretera mal reglados o con alguna lámpara fundida se le detendrá y será advertido de esta circunstancia, invitándole a que lo subsane con el material de repuesto que obligatoriamente debe llevar. En el caso de que no se disponga de repuestos o herramientas, se denunciará la infracción y se im-

pedirá la circulación del vehículo, salvo si es posible realizarla a la población más próxima para recabar ayuda.

Neumáticos

Cuando se observe que no existe la totalidad del dibujo en la banda de rodadura del neumático o que por deformaciones o cortes se pueda poner en peligro la seguridad de la circulación, se invitará al conductor a cambiar el neumático por el de repuesto y, en caso de no disponer del mismo, se formularán las denuncias que procedan.

Tanto en el caso de las deficiencias de alumbrado que no son corregidas sobre la marcha como en el de los neumáticos deteriorados, se indicará en el boletín de denuncia la necesidad de que el vehículo sea sometido a inspección técnica y así será requerido el titular del mismo por la respectiva Jefatura Provincial de Tráfico, que realizará un escrupuloso seguimiento para que se lleve a cabo.

EXAMENES PSICOTECNICOS:

YA SON OBLIGATORIOS

Entre los factores que intervienen en el proceso de la conducción, el humano aparece como el principal causante de los accidentes. Hay todo un cúmulo de variables en el comportamiento del conductor que a veces nada tienen que ver con una excelente forma física. ¿Por qué un sujeto, que físicamente ve bien, dice después del accidente: «miré, pero no vi»? Ese grado de falta de percepción puede detectarlo un psicólogo, independientemente de que el médico-optalmólogo diga si ve, o no, bien. En suma, se trata de detectar al conductor potencialmente peligroso.

El reconocimiento psicotécnico previo a la renovación o expedición de toda clase de permisos de conducir (ver TRAFICO de febrero) ha comenzado a ser obligatorio desde el 30 de junio pasado.

No se ha pretendido convertirlo en una carrera de obstáculos ni ver quién es más hábil con una máquina, sino que se trata de un procedimiento conjunto, con una serie de ejercicios (para los que no es necesario estar entrenado), que van a permitir detectar preventivamente a los conductores peligrosos, observando su desenvolvimiento en momentos límites e inusuales en los que entran en juego la capacidad de percepción del riesgo, las aptitudes psicomotoras, la personalidad, los hábitos de conducción y la toma de decisiones.

Para llegar a medir esas capacidades, los centros de reconocimiento médico cuentan con unos elementos personales mínimos (un facultativo de Medicina General, un oftalmólogo y un psicólogo), quienes emitirán un informe auxiliados con una serie de instrumentos mecánicos y electrónicos debidamente homologados.

La exigencia del psicotécnico a todos los permisos está justificada, según los expertos, ya que las estadísticas demuestran que el mayor porcentaje de víctimas de accidentes de tráfico causadas por factores humanos son responsabilidad de conductores de vehículos para los que no se precisa más que un permiso de la clase B-1 (turismos) o inferiores. Teniendo además en cuenta que los componentes de conducta y aptitudes implicados en la conducción son los mismos para un turismo que para un camión (coordinación de ambas manos, reflejos, capacidad de atención, percepción correcta de la velocidad de un objeto en movimiento, resistencia a la fatiga, etcétera); sin embargo, al alcanzar los vehículos ligeros mayor velocidad, los tiempos de reacción se acortan.

En definitiva, no parece lógico hacer discriminación o distinción aunque, de hecho, las pruebas psicotécnicas para los permisos B-1 e inferiores son más suaves que para los permisos «profesionales», a los cuales ya se les exigía este tipo de requisitos.

Así pues, razones de seguridad vial aconsejan dar igual preponderancia y entrada, junto a las deficiencias físicas, a las psíquicas, pues es evidente la influencia de todos estos factores en la conducción.

Aptitudes psicológicas

Por un lado, las pruebas de *inteligencia* (que no tienen nada que ver con los co-

nocimientos culturales de cada persona) sólo son obligatorias para los permisos de las clases B-2 y superiores, mientras que para el resto son opcionales y solamente se procederá a su evaluación cuando se ponga de manifiesto su deficiencia a lo largo de la exploración médico-psicológica.

La prueba de *personalidad* es opcional en toda clase de permisos y dependerá del parecer del profesional que efectúa la exploración.

La *velocidad de anticipación* es un concepto, exigible a todos los permisos, que sirve para evaluar, por un lado, la precisión en la estimación de velocidad y trayectoria de un objeto en movimiento y, por otro, la capacidad o fuerza de inhibición que posee el sujeto para no precipitarse en dar la respuesta motora.

A la reacción motriz de ambas manos



Los exámenes psicotécnicos entraron en vigor el 30 de junio último.

TARIFAS DE LOS CERTIFICADOS

Para la obtención y revisión de los permisos de las clases A-1, A-2, B-1 y LCC	2.200
Para la obtención de los permisos de las clases B-2, C-1, C-2, D y E ..	3.200
Para la revisión de los permisos B-2, C-1, C-2, D y E	2.700
Para la revisión de los permisos a cuyo titular se imponga la obligación de efectuarla anualmente	400

ante estímulos visuales en movimiento, con una tensión generada por el medio ambiente y con un ritmo impuesto cada vez más rápido, se le denomina *coordinación bimanual visomotriz* y es aplicable a toda clase de permisos.

Para los permisos superiores ya se venían practicando, además de las anteriores, otras pruebas como tiempo de reacciones múltiples, atención concentrada y resistencia vigilante a la monotonía, capacidad de aprendizaje psicomotor y estilos cognitivos. Estas pruebas, no exigibles al resto de los permisos, se han unificado y perfeccionado.

Centros de reconocimiento médico

El Real Decreto 2272/1985, de 4 de diciembre de la Orden de 13 de mayo de 1986 que lo desarrolla, determina, además de las aptitudes psicofísicas citadas que deben poseer los conductores de vehículos, la regulación de los centros de reconocimiento destinados a verificarlas.

Los informes de aptitud sólo pueden ser emitidos por centros oficiales o por los centros sanitarios privados que, estando debidamente autorizados por la autoridad sanitaria correspondiente, reúnan los requisitos establecidos y estén inscritos en los registros de la DGT. El informe, firmado por el director del centro, es entregado al interesado para su presentación en la Jefatura de Tráfico de la provincia en la que se halla ubicado el centro, en un plazo no superior a 90 días.

Los informes con resultado positivo permiten que el interesado sea considerado física y psicológicamente apto para la expedición de un permiso de conducción, salvo que existiese alguna causa que permita apreciar lo contrario, en cuyo caso la Jefatura de Tráfico podrá ordenar cualquier medida complementaria.

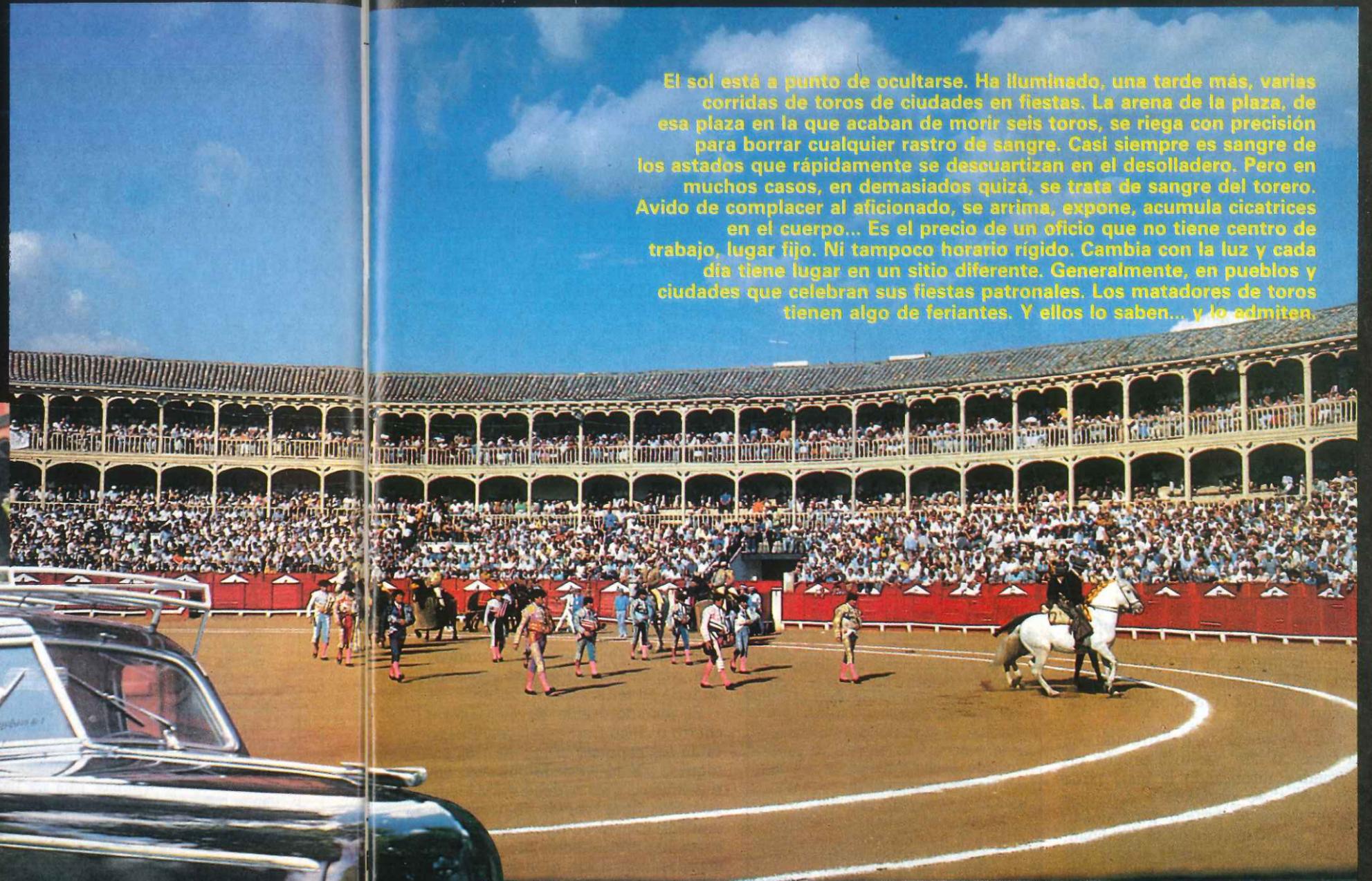
Cuando el informe es negativo, el interesado puede pedir un segundo reconocimiento en otro centro, o bien directamente ante la Administración. Cuando exista informe contradictorio de dos centros distintos se reunirá la Comisión Central, cuya Secretaría reside en la Dirección General de Tráfico, y dirimirá el conflicto. Esta Comisión integrada por funcionarios del citado Organismo y por los dos psicólogos designados por la autoridad sanitaria y por el Código Oficial de Psicólogos, está encargada de velar por la necesaria igualdad de trato y la mayor eficacia de los reconocimientos, así como la debida uniformidad y normalización de los instrumentos y materiales que se utilizan en la exploración psicológica de los conductores.

En cualquier caso, la DGT y las Jefaturas Provinciales pueden recabar en cualquier momento de los Centros informes complementarios, en caso de duda, o para una mejor resolución del expediente.

J.I.R.

La carretera, el otro momento de la verdad del torero

EL PASEILLO DEL ASFALTO



El sol está a punto de ocultarse. Ha iluminado, una tarde más, varias corridas de toros de ciudades en fiestas. La arena de la plaza, de esa plaza en la que acaban de morir seis toros, se riega con precisión para borrar cualquier rastro de sangre. Casi siempre es sangre de los astados que rápidamente se descuartizan en el desolladero. Pero en muchos casos, en demasiados quizá, se trata de sangre del torero. Avido de complacer al aficionado, se arrima, expone, acumula cicatrices en el cuerpo... Es el precio de un oficio que no tiene centro de trabajo, lugar fijo. Ni tampoco horario rígido. Cambia con la luz y cada día tiene lugar en un sitio diferente. Generalmente, en pueblos y ciudades que celebran sus fiestas patronales. Los matadores de toros tienen algo de feriantes. Y ellos lo saben... y lo admiten.

Los coches de las cuadrillas suelen hacer una media de cien mil kilómetros al año

Estamos en Bilbao y es jueves. Mientras la gente, más o menos satisfecha, abandona la plaza de toros, dos hombres con amplio séquito regresan a toda prisa al hotel para ducharse y descansar un poco. Es día 22 de agosto de 1985 y uno de ellos ha de ponerse inmediatamente en carretera.

Son los hermanos Campuzano, José Antonio y Tomás, que acaban de cumplir con su obligación en el ruedo bilbaíno y han dado muerte, mano a mano, a seis toros de Miura. José Antonio permanece hospedado esa

noche en la capital vizcaína. Mañana toreará de nuevo en la misma plaza, cerrando cartel con Antoñete y El Niño de la Capea.

Pero Tomás ha de ponerse en seguida en camino. Mañana, en Antequera, provincia de Málaga, tiene que torear junto a Emilio Muñoz y Espartaco. Son más de mil kilómetros de viaje. Y faltan menos de veinticuatro horas. Y hay que dormir, y estar bien de reflejos para cuando llegue la hora de manejar capote, banderillas, muleta y estoque.

Al día siguiente, nuestro hombre

habrá de trasladarse de Antequera a Peñaranda de Bracamonte, en la provincia de Salamanca, para torear tan sólo cuarenta y ocho horas después de hacerlo junto a su hermano en Bilbao. Será el sábado. Y el domingo le tocará en Almagro (Ciudad Real)... Y el lunes 26 en Colmenar Viejo, cerca de Madrid... Y así día tras día hasta que acabe agosto, hasta que acabe septiembre.

En Antequera, Campuzano, Tomás, se ha encontrado con Espartaco, un joven sevillano de veintitrés años que se llama en realidad Juan Antonio Ruiz Román. Espartaco está contratado para torear en Cuenca al día siguiente de Antequera. Y de ahí a Sanlúcar de Barrameda, también con menos de veinticuatro horas de tiempo... Es el trasiego continuo, la tensión permanente en la plaza y fuera de ella.

Recorrer España de arriba abajo y viceversa varias veces en pocos meses. Y en las fechas de más agobio, cuando más aprieta el calor, cuando menos trabaja la gente, y quien más quien menos dispone de un tiempo de vacaciones justo para verlos sudar a ellos, para verlos esforzarse a ellos, para verlos jugarse la vida a ellos. En esta cita casi diaria, a una media de 30 grados centígrados de temperatura, con riesgo cierto y desenlace incierto, la liturgia de la fiesta da paso cada tarde, cuando acaba la corrida, a los no menos ceremoniosos preparativos del viaje.

Cuando quienes han disfrutado con la faena, o han puesto a prueba sus gargantas abroncando la mala tarde del torero, se disponen a divertirse en el siguiente festejo programado por el ayuntamiento de la localidad, cuando el vino empieza a caer por litros y comienzan los bailes y saraos varios repartidos por la ciudad, los matadores, que esa tarde han contribuido a divertir un poco a la ciudadanía en fiestas, buscan con la «fresquita» la salida del lugar. Se dirigen a otra fiesta. Distinta, pero parecida. Seguro que también estarán en feria, y ellos, los toreros, serán pieza casi imprescindible del invento. Allí torearán mañana.

Más horas que en el ruedo

La carretera es el otro momento de la verdad del torero. En ella pondrán su vida en juego muchas más horas que en el ruedo. Desde que comienza la temporada taurina, matador, cuadrilla y demás componentes de la comitiva del torero se han despedido de la familia y saltan de hotel



Este antiguo coche recuerda la vida taurina de los años 50 y 60.

Coche-suite a la medida

Los coches en que viajan los toreros proporcionan un aceptable nivel de confort. Pero siempre todo se puede mejorar. José Mari Manzanares está dispuesto a encargar a Estados Unidos un vehículo hecho a la medida: una especie de suite rodante. Según el torero, el cantante Bertín Osborne ha adquirido una hace poco para sus galas.

Manzanares no quiere ser menos y para la próxima temporada contará para sus desplazamientos con un vehículo en el que habrá cama, sofá, televisor, vídeo, mesa para comer o para jugar a las cartas... Las dimensiones de esta habitación para la carretera permitirá a quien la disfrute ponerse de pie, caminar un poco, y por supuesto, estar acompañado si así lo desea. Se encuentra completamente aislado de la cabina de conducción, y de los ruidos.

La dimensión y disposición de los elementos de esta original «habitación» se fabrican y colocan según las indicaciones del comprador. Depende, pues, sólo de la habilidad y el gusto que el futuro usuario tenga para diseñar los elementos.

A pesar de la buena amortiguación que a buen seguro tendrá el vehículo, no cabe duda que el conductor habrá de ir con un poco más de cuidado en las curvas.

en hotel como piezas de un tablero de ajedrez. Llevan la casa a cuestras. Pueden pasar semanas, incluso meses, sin regresar a la ciudad donde viven cuando no torear. Los aperos del matador, y de quienes lo acompañan, viajan durante meses con ellos de feria en feria.

El matador suele llevar siempre cuatro o cinco trajes de luces. Luego están los capotes, la muleta, los estoqueos... Y la ropa de paisano, varias mudas, que es demasiado tiempo. Hay que contar lógicamente también con el equipaje de toda la cuadrilla, el conductor, del mozo de espadas... El mozo de espadas es el responsable del «perfecto estado de revista» en que han de estar todos los detalles del traje de luces cuando se acerca el momento de la corrida. Además, cuando finaliza la lidia, ha de revisarlo todo con sumo cuidado y limpiar el traje si tuviera señales de sangre, aunque sólo sea por haber rozado al toro durante la faena. La seda que tiene el traje quedaría en mal estado si no se limpiara antes de secarse del todo. Y eso hay que hacerlo antes de volver a salir de viaje.

Alrededor de un torero que acude a una ciudad en fiestas para lidiar, en un festejo taurino, dos de los seis toros que habitualmente suelen componer un cartel de feria, hay todo un mundo que probablemente desconocen incluso muchos aficionados a la fiesta. Como los cantantes,



Manzanares, un matador preocupado por la seguridad y la comodidad.

como los feriantes, han de acudir a la ciudad en fiestas con todos los bártulos, pero también con muchas personas que los acompañan. Habitualmente el séquito de un torero se compone de:

- Apoderado.
- Matador.
- Tres banderilleros.
- Dos picadores.
- Un mozo de espadas.
- Un administrador.
- Dos conductores.

El mozo de espadas suele contratar un ayudante en la ciudad donde llega. Normalmente trabajan con ayudantes fijos, distribuidos por regiones. Algunos toreros han llegado a contar entre su séquito con periodistas, como fue el caso de El Cordobés en los años en que era noticia a diario. Otros, como Palomo Linares, llegaron a disponer durante algunos años de operador de cine que le filmaba las corridas para posteriormente estudiar y corregir sus defectos.

La mayoría de los viajes que hacen los matadores de toros son por carretera. La caravana de un torero en los «traslados», como se le llama en el mundo taurino a los desplazamientos, se compone por lo general de dos coches. Un «Mercedes» cómodo en el que viajan el torero y el apoderado y en el que el torero procura dormir lo máximo posible, y un gran coche americano, tipo «limousin», en el que viaja la cuadrilla (los dos picadores y los tres banderilleros) y el mozo de



La cuadrilla de José Antonio Campuzano utiliza una furgoneta perfectamente acondicionada.

espadas. Los coches de las cuadrillas generalmente son «Cadillac», «Hispano Suiza» o «Chevrolet».

«Al elegir coches para mis viajes de temporada busco fundamentalmente comodidad y seguridad, tanto para mí como para la cuadrilla. Son muchos kilómetros, y no se puede uno permitir quedarse «tiraó» en la carretera, o llegar cansado porque la amortiguación del coche sea mala» dice José Mari Manzanares.

«Yo, que todavía no tengo carnet de conducir —dice Joselito, revelación este año en la feria madrileña de San Isidro—, reconozco que durante la temporada de verano, que hay que ir corriendo de un sitio para otro, nos tiene que llevar un profesional del volante.» Joselito, sin carnet aún, apenas pueda, hará, seguro, como todos sus colegas, y adquirirá un potente automóvil para su uso particular cuando no tenga que torear. Seguro, por bien que lo trate, que ese coche nunca estará tan bien cuidado como los que utiliza para sus desplazamientos como matador y que se los cuidan meticulosamente.

En el mundo del toreo se habla con admiración de hasta qué punto miman los conductores el más mínimo detalle de los automóviles de sus jefes. Saben que de ellos y de sus revisiones, casi cotidianas, depende la tranquilidad de nervios de varias personas sometidas a diarias tensiones durante las dos horas y media o tres que suele durar una corrida. Sa-

ben los conductores que tanto matador como miembros de la cuadrilla precisan dormir durante el viaje, relajarse, olvidarse de todo si han tenido una mala tarde y disfrutar si les ha ido bien. A medida que van pasando los años, los matadores van teniéndole casi más miedo a la carretera que a lo que pueda ocurrirles en el ruedo. «Al toro, al menos —dice Julio Robles—, lo ves venir.»

Los toreros suelen pedirles a sus conductores que extremen la precaución, que entren en las curvas a poca velocidad, que procuren evitar cualquier maniobra en la conducción que suponga sobresaltos. Todos aprenden, a la larga, a sentirse más seguros de noche en la carretera. Saben por experiencia que hay menos accidentes, menos circulación y mejores conductores. Todos hablan excelencias de los camiones, a los que algunos, en cariñoso argot, llaman «los toros bravos».

El coche, más atenciones que el torero

Como ya se ha dicho, los conductores se esmeran en tener siempre el coche del matador y la cuadrilla en el mejor estado posible. Por término medio, los coches de cuadrillas suelen hacer una media de 100.000 kilómetros cada año. Y en los meses fuertes, julio, agosto y septiembre, pueden



«El Cordobés», un torero-récord, conversa en la gráfica con el malogrado Antonio Bienvenida.

ser unos 20.000 cada mes. Los coches de los toreros recorren en un mes lo que un conductor normal circula en todo un año. Y en cada viaje, cuando descargan y descansan los demás, el conductor comprueba niveles, revisa presiones, mira aceites, repuestos, correas... y palieres.

El peso que soporta el coche de cuadrillas de cualquier torero es considerable: siete u ocho personas en el interior del vehículo, y en el maletero y en la baca, todo el equipaje del grupo completo. Un peso que siempre ha repercutido sobre todo en los palieres. Los coches de cuadrillas siempre han sido famosos por los muchos palieres que han roto. En los primeros años de Sebastián Palomo Linares a su chófer se le llamaba entre el grupo, cariñosamente, «Juanito el Palieres».

El chófer de un torero tiene conocimientos de mecánica suficientes para solventar una eventualidad en carretera, pero cuando se rompe un palier no hay más solución que cambiarlo por otro. Por eso, «Juanito el Palieres» decidió sumar al equipaje, a la funda de las espadas, de los estoques, al baúl de los capotes, unos cuantos palieres convenientemente embalados que acompañaban al coche de cuadrillas de Palomo por todas las plazas de toros de España.

Eran años de récords, en los que cada espada luchaba por ser, al finalizar el año, quien más veces se hubiera vestido de luces. Si era necesario, se desplazaba uno en avioneta, como llegó a hacer Manuel Benítez «El Cordobés» en los años sesenta y a primeros de los setenta. El caso de este torero fue de lo más insólito.

De punta a punta

Los toreros se pasan media temporada en la carretera. A veces tienen que ir saltando de ciudad en ciudad, en no pocas ocasiones, de punta a punta del mapa. Para que se hagan una idea, hemos elegido las corridas, y sus consiguientes viajes, que realizó Espartaco en el mes de agosto del año pasado.

Día	Ciudad
1.	Azpeitia (Guipúzcoa).
3.	Berja (Almería).
4.	Palma de Mallorca.
6.	Plasencia (Cáceres).
7.	Vitoria.
8.	Málaga.
10.	El Escorial.
11.	Huesca.
13.	Dax (Francia).
15.	Bayona.
17.	Baeza.
18.	Tarragona.
19.	Ciudad Real.
20.	Bilbao.
23.	Antequera.
24.	Cuenca.
25.	Sanlúcar de Barrameda.
28.	Tarazona de Aragón.
29.	Almería.
30.	Linares.

No sólo se limitó a adquirir en propiedad una avioneta para sus desplazamientos, cuadrilla incluida, sino que estudió para conseguir, y lo obtuvo, el título de piloto. Sus acompañantes habituales, los que iban con él de plaza en plaza, confiesan haber volado incluso más tranquilos cuando pilotaba el «maestro» que cuando lo hacía el piloto que Manuel Benítez tenía contratado.

Otros matadores han optado en muchas ocasiones por alquilar avionetas, cuando los compromisos veraniegos han sido muy seguidos y con demasiados kilómetros entre sí. Otros han utilizado aviones de línea regular si se trataba de torear en lugares con buena comunicación aérea. Pero, en cualquiera de los casos, los coches hacen siempre los viajes. En ellos van los equipajes, y todos los trastos se transportan siempre por carretera.

No al tren, sí a los récords

Ningún matador sabe qué contestar cuando le preguntamos para elaborar este informe por qué no utilizaban el tren nunca, para ninguno de sus desplazamientos. La ausencia de tradición, por un lado, y la proverbial falta de puntualidad de los trenes españoles podrían ser dos de las razones que han motivado que los toreros jamás cuenten con el tren como uno de los medios de transporte a utilizar. Difícil batir récords —debían pensar— viajando en tren.

El récord de mayor número de corridas toreadas en un año lo ostentan Manuel Benítez «El Cordobés», que en 1970 llegó a las 121. Se superó a sí mismo, y ahí está su nombre, el primero en el palmarés, que cinco años antes, en 1965, había toreado ciento once veces, y en 1967, ciento nueve. Desde 1970, ningún torero ha rebasado la cifra mágica de las cien corridas al año. Quizá se deba a que el número de festejos continúa siendo el mismo (alrededor de quinientas corridas se celebran entre España y el sur de Francia cada temporada) y en estos momentos hay más de 120 toreros que aspiran a figurar en sus carteles. Si tenemos en cuenta que en cada cartel actúan tres espadas, la media de oportunidades sería de doce actuaciones, 24 toros por matador al año.

El año pasado, 1985, el matador que más toros lidió fue Espartaco, que se vistió de luces 89 veces. Tras él los hermanos Campuzano, con 86 veces, y ya nadie más rebasó las 60: José Mari Manzanares, 59; El Soro y Julio Robles, 54; El Niño de la Capea, 50... Y muchos espadas, por supuesto, menos de la docena. Curro Romero y Rafael de Paula, 20 veces cada uno.

Los avances en el mundo de la locomoción, el perfeccionamiento de la mecánica de los vehículos, la llegada de las autopistas y el arreglo de las buenas carreteras nacionales han con-

SEGUN las estadísticas, ningún torero ha muerto en accidente de circulación camino del lugar donde debía torear. No sucede como con los profesionales de la canción, donde todos recordamos casos de muertes en carretera como los de Cecilia o Nino Bravo, por ejemplo.

Si han muerto toreros en accidente de carretera, pero una vez retirados, o al margen de su actividad. Como le sucedió también al ciclista Alberto Fernández, profesional de andar en la carretera sobre dos ruedas y víctima en un accidente con su esposa en su R-11 particular.

En cuanto a muertes de profesionales relacionados con el mundo del toreo están los casos de «Cincovillas», de Parrita, de Juan Montero. Sólo en 1985 murieron varios en el asfalto: el matador Oscar Cruz, marido de María Rosa, la célebre bailaora, falleció en Bogotá, capital de Colombia, el 7 de enero del año pasado en accidente de tráfico. El 29 de marzo murió también en accidente de coche el ex matador de toros Martín Sánchez (Pinto) y el 8 de septiembre, en Perú, murió trágicamente en la carretera el escultor catalán especializado en temas taurinos Frederic Martínez.

Paquirri murió en la carretera

La noche del 25 de septiembre de 1984 Francisco Rivera llamó a la Pan-



Oscar Cruz.



Tomás Parra, «Parrita».



Juan Montero.



Martín Sánchez.

tribuido a que los toreros puedan descansar más en carretera, e incluso a que lleguen bastante antes a su lugar de destino, se instalen en el hotel y duerman hasta la hora de comer, al mediodía, en la mayoría de los casos.

Pero todos estos avances juntos no han supuesto mayor número de contratos para los espadas. La barrera de las cien corridas por año la había superado ya en 1915 José Gómez «Gallito», con 102. Los tres años siguientes también torearía más de cien corridas, y en 1919 fue Juan Belmonte, quien estableció la marca de 109, sin batir durante cuarenta y seis años, hasta que llegó El Cordobés. Habría que ver aquellos viajes, aquellos



Detrás del triunfo hay muchas horas de riesgo, no sólo sobre la arena.

La «corná» del coche

toja, su mujer, desde Logroño, donde acababa de torear. Poco después cenó y emprendió viaje con los miembros de su cuadrilla, camino de Pozoblanco, en Córdoba, muy cerca de casa. Llegaron al pueblo a las cuatro de la madrugada. Esa es la hora habitual en que un torero llega al hotel de la ciudad donde ha de torear la tarde siguiente. Paquirri se dispuso a dormir, descansó, más tarde se preparó y todo quedó listo para la cita con «Avispado».

Si los escasos cien kilómetros que separan Pozoblanco de Córdoba capital hubiesen sido de buena carretera la ambulancia quizá hubiera podido llegar a tiempo al hospital de la ciu-

dad. Como a Manolete en Linares, casi cuarenta años antes. Siempre las dificultades para salvar distancias han impedido salvar vidas.

Aquel día de Pozoblanco, un chico de veinte años llamado José y más conocido por «El Yiyo» se quedó estupefacto sin saber que a él le quedaba menos de un año. El toro que lo hirió de muerte en Colmenar no le permitió llegar ni al callejón con vida.

Antoñete, el veterano Antoñete, que estaba en el año de su despedida, observó horrorizado el percance de José Cubero, su compañero de cartel, y se preguntó rabioso quién demonios le mandaría a él haberse comprometido a torear al día siguiente en Almería, a 620 kilómetros. Mientras España se iba enterando de la muerte de El Yiyo, él, Antoñete, que lo había visto morir a su lado, hubo de ponerse en camino hacia Almería tras llorar sólo un rato, lo justo, junto a la desgraciada familia de su jovencísimo colega.

Prefirió conducir él mismo su Peugeot 505. Dijo que le relajaba. Quedó con la cuadrilla en el hotel almeriense y salió camino del sur con lágrimas en los ojos a toda velocidad. Ese sábado, a la hora en que El Yiyo era enterrado en el cementerio de La Almodena, Antoñete recibió en Almería una cornada en el muslo, con dos trajectorias. Pronóstico reservado.

Foto EFE

acontecimiento y calentaban agua en enormes barreños con sal, para que se les relajaran los pies.

Pero tanto entonces, a comienzos de siglo, como ahora, en la década de los ordenadores y de la televisión por satélite, su trasiego por las carreteras se produce justo cuando más calor hace, cuando menos gente trabaja. Son «feriantes», como ellos mismos dicen, que trabajan mucho y duro para que otros se diviertan y juzguen su quehacer.

«Con una corrida cada veinticuatro horas y teniendo que viajar quinientos kilómetros entre medio, es casi imposible hacer arte. A veces pienso que somos matarifes —dos toros diarios— allá donde haya unas ferias y fiestas. Y se acabó», —nos dice un importante protagonista de la fiesta que prefiere permanecer en el anonimato. Paco Camino, Santiago Martín «El Viti» o Diego Puerta, por ejemplo, temían más al traslado que a la corrida.

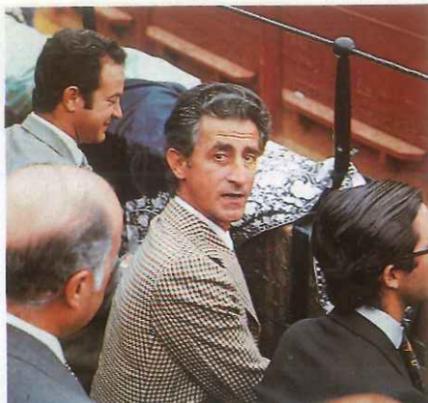
Los peligros de la carretera les sobresaltaban, les impedían concentrarse tal como deseaban en lo que ellos consideraban lo más importante: la corrida del día siguiente.

Las mujeres apenas viajan

La vida cotidiana del torero y de quienes le rodean está en permanente y cotidiana relación con la muerte. De ahí que no suelen viajar acompañados de los familiares, y que sean más bien pocos los toreros casados.

Las madres y las esposas esperan siempre la llamada del ser querido cuando finaliza la corrida. Es un rito. Casi sagrado. Una «obligación» que pocos transgreden.

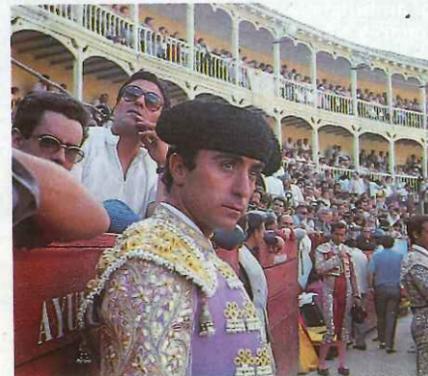
Pocas mujeres o madres de toreros acuden a la plaza a ver torear a su hijo o a su marido. Mucho menos les acompañan en los viajes de un lado para otro. Y si alguna vez lo hacen, no acuden a la plaza. Esperan en el hotel, con la seguridad de verlos regresar sanos y salvos, pero con la duda, con esa duda bien fundamentada en tanta sangre como ha quedado en el camino. Cuando televisan corridas, las mujeres de los matadores que actúan no resisten la tentación de enchufar el aparato que más a mano encuentran. La mayoría de ellas, de estas esposas o madres de matadores de toros poseen, sin ninguna duda, mayor entereza de la que la costumbre, la tradición, o como se le quiera llamar, les permite exhibir. Y en pocas ocasiones, como fue el caso de Conchita Márquez Piquer, rompen



Diego Puerta y «El Viti» tenían mucho miedo a la carretera.



Manzanares, otro gran viajero.



Ortega Cano no deja nunca el mapa de carreteras.

Pido una oportunidad

Hace algún tiempo, quien encontraba dificultades para probar fortuna en el mundo del toreo se instalaba a las puertas de una plaza de toros y declaraba que no se movería hasta que no le dieran una oportunidad. A veces lo acompañaban con una huelga de hambre y allí, a las puertas de la plaza, permanecían incluso para dormir, hiciera frío o calor.

Ahora, este tipo de reivindicaciones también tienen como protagonista a la carretera. Aspirantes a triunfar en el ruedo se han puesto en camino desde distintos puntos de España y vestidos de luces con el punto de mira puesto en Madrid. El último caso tuvo lugar el pasado día 2 de junio. Ese día llegaron a Madrid, procedentes de Albacete, el colombiano Miguel Cárdenas y el albacetense Antonio Perea. Caminaron 250 kilómetros, a razón de 25 diarios, con la intención de hacer público el deseo de Perea de debutar en Las Ventas. Cárdenas está considerado como el decano de la novillería española. Tiene ya cincuenta años, y por eso sólo aspira a apoyar a Perea, vicedecano, que con treinta y siete asegura tener cualidades para triunfar.

con ella. Solía decir la cantante, cuando aún estaba casada con Curro Romero, que, para estar sufriendo fuera de la plaza, prefería sufrir entendiéndose por ella misma de lo que pasaba, viendo cómo se desarrollaban las cosas en la arena, entre el toro y su marido.

Las mujeres de Esplá y de Dámaso González acompañan a sus maridos casi todos los años a la feria del Pilar. Otras aprovechan las actuaciones de sus maridos en ciudades como Sevilla, Valencia o Pamplona, para conocer la Feria, las Fallas o los Sanfermines.

Pero, por lo general, el torero y su séquito son un grupo de personas que transitan solos por todas las carreteras españolas, grandes y pequeñas, mejores y peores, desde marzo hasta octubre de cada año; que suman en su cuentakilómetros cien mil de media y más de mil horas sentados o tumbados en sus automóviles; que se gastan viaje a viaje, metro a metro, para alcanzar una fama que en muchos casos les es negada.

Pero para ellos ese trasiego forma parte ya de su rutina diaria. Se despiertan a mediodía para comer. Falta cuatro horas para que dé comienzo la corrida de hoy, 5 de octubre de 1985 en Ubeda (Jaén). El chófer y el mozo de espadas de José Ortega Cano tienen abierto sobre la mesa un enorme y preciso mapa de carreteras. Piensan en el viaje de la noche, cuando acabe la corrida de hoy. Mañana torearán en Badajoz.

—Oye, ¿sabes tú cuál es el camino mejor y más corto para llegar a Zafra?

Luego, cuando empieza octubre, quedan las Américas...

Juan TORTOSA

Fotos: José RUBIO

II JORNADAS NACIONALES DE DERECHO Y TRAFICO



La presidencia del congreso durante la intervención de uno de los ponentes.

LA RESPONSABILIDAD EN LOS ACCIDENTES, TEMA PRINCIPAL

En el Paraninfo de la Facultad de Derecho de la Universidad de Granada se han celebrado las II Jornadas Nacionales de Derecho y Tráfico, que han congregado más del medio centenar de participantes y con las que en definitiva se trató de dar respuesta a algunos de los planteamientos que hay sobre la mesa en cuestiones de tanta importancia como son el Derecho y el Tráfico. En las jornadas han intervenido los profesores Moreno Quesada, Sánchez Calero, Guilarte Zapatero, O'Callaghan Muñoz, Orti Vallejo, Orozco Pardo y Albiez Dohrmann, siendo director y moderador Manuel Albadalejo.

Bernardo Moreno Quesada abrió las conferencias con «La responsabilidad por hecho de otro en el accidente de tráfico». El catedrático de Derecho Civil de la Universidad granadina subrayó la importancia teórica del tema y cómo la teoría general de la responsabilidad por hecho de otro, tal como se encuentra en el Código Civil, se ha venido desarrollando gracias a la doctrina y a las decisiones jurisprudenciales que se han producido como consecuencia de supuestos planteados en accidentes de tráfico.

Más adelante hizo un estudio de la naturaleza de esta figura que lleva a responder de los daños causados por hijos, pupilos, empleados o dependientes, deteniéndose de un lado en el carácter de responsabilidad originariamente subjetiva, pero asimilada actualmente a la objetiva; de otro, a la extensión que de supuestos legados contemplados viene haciendo el Tribunal Supremo y, de otro, al carácter directo y no subsidiario de dicha responsabilidad así como de los problemas que suscita la posibilidad de exigirla al causante material del daño y a los que por él responden.

Finalmente expuso las condiciones de aplicación en concreto, la relación de dependencia, la responsabilidad de la gente y la posibilidad de extenderlo al hábito contractual.

Francisco Javier Sánchez Calero, catedrático de Derecho Civil de Granada, habló sobre «El vehículo de motor como objeto de tráfico jurídico», estudiando las características del vehículo en cuanto a posible objeto de tráfico, deteniéndose en la consideración de las diferentes categorías en las que como tal puede ser incluido y cuya adscripción a una u otra tiene trascendencia a los efectos de los negocios transmisivos de vehículos. Además de las normas actualmente vigentes relacionadas con la materia, se refirió a la conveniencia de crear un registro de vehículos con efectos similares a los de los registros públicos de eficacia no puramente administrativa, avanzando los que según su opinión serían caracteres del mismo, así como los efectos más destacados de su implantación.

El catedrático de Derecho Civil de Valladolid, Vicente Gutiérrez Zapatero conferen-



ció sobre «La responsabilidad pluripersonal en el accidente de tráfico», destacando dentro del tema el accidente como generador de responsabilidad en lo que se refiere a un resultado dañoso imputable a la conducta material de varias personas considerando el discutido carácter mancomunado o solidario de la responsabilidad generada por ellos.

Igualmente estudió los supuestos en los que los resultados perjudiciales en los accidentes afectan a quienes materialmente lo provocan, aludiendo también a la responsabilidad de personas que materialmente no intervienen en el accidente generador de los perjuicios, como son las compañías aseguradoras de los vehículos implicados en los accidentes y las personas que por aquéllos han de responder según determinación legal.

Xavier O'Callaghan Muñoz, catedrático de Derecho Civil y magistrado de Madrid, comenzó su charla sobre «La responsabilidad subjetiva y objetiva en los daños causados por vehículos de motor» precisando que más que de una responsabilidad, se trata de una obligación, estudiando los supuestos de la misma que fijó en cuatro:

- Una acción u omisión procedente del obrar humano.
- El dolo o culpa del mismo.
- El daño personal, material o moral.
- El nexo causal entre la acción y el daño y las causas de ruptura del nexo causal cons-

tuida por el caso fortuito o fuerza mayor, el acto de un tercero y la acción del propio perjudicado.

Cerraron las II Jornadas nacionales de Derecho y Tráfico los profesores Orti Vallejo, Orozco Pardo y Albiez Dohrmann, con las siguientes comunicaciones: «La reciente legislación sobre inspección técnica de vehículos y su incidencia en las transferencias de vehículos y en los talleres de reparación». «Acerca de la interrupción de la prescripción extintiva de las acciones nacidas del art. 4 de la ley de 24 de diciembre de 1.962 (texto refundido de 21 de marzo de 1968) y del art. 1902 del Código Civil» y «La contestación de los hechos y la asunción de la responsabilidad extracontractual en los accidentes de circulación».

Orti Vallejo trató del tema relativo a la reciente legislación sobre ITV y su incidencia en las transferencias del vehículo y en los talleres de reparación. Respecto a lo primero realizó una crítica al artículo 10 del Real Decreto 2344/85 de 20 de noviembre, que se refiere al supuesto de que en la transferencia se detecte que el vehículo ha incumplido las obligaciones sobre la inspección técnica que había de realizar; en concreto, se mostró partidario de que para toda transferencia se estableciera como requisito imprescindible la inspección técnica de vehículos con independencia de su antigüedad. En cuanto a los talleres de reparación, analizó el artículo 11, punto 2 del mencionado decreto, que se refiere a una garantía de la reparación, apuntando soluciones a los problemas que plantea.

Por su parte, Orozco Pardo estudió la aplicación de la prescripción extintiva y su interrupción a acciones nacidas de diversos artículos desde la perspectiva actual.

Dado que la prescripción, según la doctrina y la jurisprudencia, es una institución que no está basada en la intrínseca justicia, debe procederse a una aplicación restrictiva de la misma. Para ello, el medio más lógico es interpretar de forma ampliadora su interrupción, como declaración de voluntad contraria a que la prescripción consume sus efectos.

Ambas acciones tienen señaladas como causas interruptivas las recogidas en el art. 1.973 del C.C., que ofrecen múltiples posibilidades de actuación. Todos los medios empleados han de cumplir unos requisitos genéricos de claridad, eficacia probatoria e identidad de acción entre la ejercitada y la que está en curso de prescribir.

Por último, Albiez Dohrmann analizó las declaraciones que en ocasiones se prestan después de un accidente por las que se constatan los hechos del accidente, se confiesa la culpabilidad y se asume, incluso, la obligación de indemnizar.

Se contrapusieron las distintas opiniones doctrinales y jurisprudenciales hechas en torno a la naturaleza y los efectos jurídicos de estas declaraciones (de ciencia, negocial declarativa y constitutiva) para analizarlas después en el ámbito de los seguros, tanto obligatorio como voluntario y de viajeros.

Estas fueron las materias de las jornadas. Se han sacado conclusiones prácticas y teóricas que verán la luz en los respectivos trabajos que se publicarán y que sin duda servirán de orientación para el perfeccionamiento de las normas que regulen los diversos temas tratados.

Nono HIDALGO
Foto: Natacha MARTINEZ

Autoescuelas: La comisión de seguimiento se creará este mes

TODO EL SECTOR PODRÁ VER EL CONGRESO

Este mismo mes de julio se constituirá la comisión de seguimiento que controlará los acuerdos y viabilidad de los puntos acordados en el I Congreso Nacional de la Enseñanza de la Conducción, celebrado los días 30 y 31 de mayo. La idea es que la citada comisión pueda comenzar a funcionar a pleno ritmo a la vuelta del verano, tiempo que se considera suficiente como para que la mayoría del sector conozca «al detalle» todo lo tratado en el citado congreso. Durante estas semanas se facilitará a todos los profesionales, sobre todo a aquellos que no pudieron estar presentes en el mismo, un video con el que quedarán informados de lo tratado en las reuniones celebradas durante los días que duró.

La idea es precisamente el poder facilitar la mejor información, y lo más directa posible, a todo el sector sobre lo tratado en el I Congreso Nacional de la Enseñanza de la Conducción. Como es sabido, alrededor de 1.600 profesionales de las autoescuelas, empresarios, directores y profesores —no funcionarios, como maliciosamente se ha llegado a publicar—, se reunieron en dos maratónicas sesiones celebradas en el Palacio de Congresos de Madrid, para debatir todos sus problemas, que, según se explicó por parte de alguno de los participantes, significaba la primera reunión para planificar el futuro del sector. Unas sesiones donde estaba presente una amplia y cualificada representación del sector.

Las vías de información a todo el sector, además del amplio informe publicado por esta revista en el número del mes de junio, se centrarán en la edición de un video por parte de la Dirección General de Tráfico con información del Congreso, que se pondrá a disposición del sector, provincia a provincia, a través de las jefaturas provinciales de Tráfico. Igualmente se está enviando el cuestionario que en su día contestaron los asistentes al Congreso y en el que se pedía la opinión sobre un total de treinta y ocho cuestiones concretas, que servirán de mucho a la hora de conocer el pensamiento del sector sobre sus problemas, posibles soluciones, etcétera.

Con esta información puntual dirigi-

da a todas las personas dedicadas a esta tarea en nuestro país, se creará, tal como quedó acordado, la comisión de seguimiento, que busque viabilidad a los problemas y soluciones emanados del estudio de los temas tratados durante las sesiones de trabajo. La forma de constitución de esta comisión no estaba decidida a la hora de cerrar esta edición. Algunos sectores del gremio aseguraron a esta revista su interés por que saliera de la elección primero, de representantes provinciales y, después, regionales.

La Fiesta de la Autoescuela, organizada el pasado día 28 en Valencia por la Asociación de Directores y Titulares de Autoescuelas, sirvió también para comenzar a perfilar algunos detalles de esta continuación del Congreso, que marcó el fin de una etapa de transición, pero que ahora necesita buscar salidas a muchas cuestiones planteadas y que en el momento —lo que ocurrió con otros temas— no pudieron recibir el «sí» ni el «no» definitivo.

Algunos miembros de la Comisión Gestora consideran necesario que la comisión de seguimiento debe tener dos portavoces, uno por parte de la patronal y otro por los sindicatos, que puedan discernir perfectamente los problemas que afectan a uno y otros. Por otra parte se considera necesario que «dado como está el sector, es imprescindible que se haga todo cuanto antes».

Por otra parte, estas últimas sema-

nas han sido proclives en cartas públicas en relación con el citado congreso, sobre todo a raíz de algunas informaciones que aseguraban, tal y como decíamos anteriormente, que el mismo había sido una reunión de funcionarios. Tal y como publicó en una carta el presidente de la Asociación Provincial de Autoescuelas de La Coruña, José Manuel López Marín, «es totalmente falso que el I Congreso Nacional de la Enseñanza de la Conducción se tratara de una reunión de funcionarios —como había asegurado en otra carta un señor llamado Sanz Rodrigo, que no asistió al Congreso—; como prueba de ello bastaría con que se le preguntase a los más de 1.300 profesionales de autoescuelas asistentes a las jornadas. Se encontraban allí empresarios de autoescuelas de Madrid, Cuenca, Badajoz, Alicante, La Coruña, Oviedo, Valencia, Cádiz, Huelva, Tarragona, Salamanca, Albacete, Valladolid, Baleares, Sevilla...».

En otra carta del mismo José Manuel López Marín, contestaba a otras manifestaciones que aseguraban que los exámenes, con motivo del citado congreso, se habían suspendido durante el día 30. «Ese día se realizaron con toda normalidad los exámenes correspondientes», a la vez que contestaba a otras alusiones en estos términos: «El Congreso no ha tenido por objeto suplantarse a ningún otro adoptado por tal colectivo, sino el intercambio de opiniones entre diversos grupos afectados: empresarios, trabajadores y funcionarios».

Por su parte, el presidente de la Asociación Nacional de Autoescuelas de Madrid, Daniel Victoria, también hizo pública una carta en la que acusa al III Congreso de la FENAE de haberse adelantado en un año «para tratar de anular el I Congreso Nacional de la Enseñanza en la Conducción», patrocinado por la DGT en colaboración con toda la profesión y con los representantes elegidos. «A ese congreso —dice la carta—, por coherencia con el no reconocimiento del señor Sanz como presidente, la Asociación que presido no asiste, con lo que queda descafeinado y a pesar del derroche económico en toda la prensa, radio y la «cena de trabajo», con espectáculo incluido, el congreso no recogió en ningún momento más de trescientas personas, a excepción de la cena, y más parecía un congreso para extranjeros o para sordos, ya que nació y murió sin respaldo de los profesionales del gremio. Muy distinto al otro congreso donde hubo más de 140 ponencias de trabajo y más de 300 preguntas e intervenciones a la mesa.»



Los más viejos deberán pasarlas antes de marzo de 1987

PLAN DE INSPECCIONES TECNICAS

TENER el coche en perfectas condiciones de marcha es una garantía para la seguridad. Las inspecciones obligatorias de camiones, autobuses, etcétera, se han ampliado ahora a toda clase de vehículos, para lo que las comunidades autónomas están habilitando las correspondientes estaciones ITV, bien directamente, bien por concesión. Habrá, por tanto, que chequear nuestros viejos coches atendiendo al calendario que cada comunidad irá estableciendo según sus propias disponibilidades.

El Real Decreto 2344/1985 de 20 de noviembre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, amplía su aplicación a todos aquellos matriculados en el territorio nacional, cualquiera que sea su categoría y funciones, con el fin de adecuarlos a las exigencias de la seguridad vial.

La inspección técnica periódica para las motocicletas no es obligatoria hasta alcanzar los cinco años de antigüedad, a partir de los cuales se realizará cada dos años. Para los turismos y vehículos particulares dedicados al transporte de personas con capacidad de hasta nueve plazas, incluido el conductor, también existe exención hasta los cinco años, debiendo pasar inspección bienal en el período comprendido entre los cinco y nueve años, y anualmente a partir de esa antigüedad.

En todos los casos, la antigüedad del vehículo deberá ser computada a partir de la fecha de expedición de la tarjeta ITV que dio lugar a la primera matriculación del vehículo o del documento equivalente, en el caso de aquellos ya matriculados con anterioridad en el extranjero. Como norma general, los vehículos podrán pasar la inspección un mes antes o un mes después de la fecha de vencimiento de la inspección.

Si el resultado de una inspección técnica acusa defectos en el vehículo que afecten gravemente a sus condiciones de seguridad, se dará un plazo para subsanarlos y se procederá a una nueva inspección. La relación de defectos observados se pondrá en conocimiento del propietario y éste lo comunicará al taller, del que podrá exigir un presupuesto por escrito. La acepta-

ción de este presupuesto implica, para el taller, la obligatoriedad de garantizar la reparación para que el vehículo pueda pasar la segunda inspección.

Cuando el resultado de una inspección técnica acuse deficiencias o desgastes de tal naturaleza, que la utilización del vehículo pueda constituir un peli-

gro, tanto para sus ocupantes como para los demás usuarios de la vía pública, el organismo inspector informará en tal sentido a la Jefatura Provincial de Tráfico, retendrá la tarjeta ITV y propondrá la baja definitiva del vehículo.

J. I. R.

LA PRIMERA INSPECCION

Los vehículos particulares matriculados en territorio nacional, con capacidad de hasta nueve plazas, incluido el conductor, y los vehículos agrícolas deberán, en función de su antigüedad, comenzar a pasar las inspecciones técnicas periódicas en los plazos que se señalan en el cuadro. No obstante, la programación para la realización de las inspecciones se efectuará según las directrices que cada comunidad autónoma dicte al respecto.

Año de matriculación	Primera inspección antes de:
Antes de 1972	31- 3-87
1972 a 1974	31-12-87
1975 a 1976	31-12-88
1977 a 1980	31-12-89
1981 a 1983	31-12-90
1984 a 1986	31-12-91
Con posterioridad a 1986	A partir del quinto año desde su matriculación.

FRECUENCIA DE LAS INSPECCIONES

Clase de vehículo	Antigüedad
Motocicletas	Hasta 5 años exento Más de 5 años bienal
Vehículos particulares dedicados al transporte de personas, excluidas motocicletas y ciclomotores, con capacidad de hasta nueve plazas, incluido el conductor.	Hasta 5 años exento De 5 a 9 años bienal De más de 9 años anual
Vehículos dedicados a escuelas de conductores.	Hasta 2 años exento De 2 a 4 años anual De más de 4 años .. semestral
Vehículos de servicio público o privado dedicados al transporte de personas, excluido el transporte escolar y de menores, con capacidad para 10 o más plazas, incluido el conductor.	Hasta 10 años anual De más de 10 años .. semestral
Vehículos dedicados al transporte escolar y de menores	Hasta 10 años anual De más de 10 años .. semestral
Vehículo de servicio público con aparato taxímetro.	Hasta 2 años exento De 2 a 4 años anual De más de 4 años .. semestral



Panorámica del I Congreso Nacional de la Enseñanza de la Conducción: también los que no estuvieron en Madrid podrán conocer y ver todo lo que allí se trató.



Tráfico DEL MOTOR

Un deporte para ensayar la técnica de los coches del mañana



Fórmula 1: UN BANCO DE PRUEBAS

Hablar de la Fórmula 1 es hablar del «circo». Es hablar de miles de millones, de velocidades superiores a los trescientos kilómetros por hora, de ochocientos caballos de potencia, de publicidad, de técnicas superavanzadas, de una auténtica «guerra» por estar «pole position» del mundo del automovilismo, de cientos de mecánicos pendientes de un motor, un alerón, una rueda... Un mundo que se cobra sus vidas y que sirve, entre otras cosas, para probar cada día, a una velocidad fugaz, el último grito en frenos, en motores, en turbos, en relojes digitales, en neumáticos y, todo ello, buscando su aplicación posterior en los coches de serie. Por eso, los especialistas dicen aquello de que los monoplazas de hoy son los coches que usted podrá comprar mañana. Un «circo» absolutamente imprescindible para el progreso del automovilismo y para la propia seguridad de los automovilistas.

Las pastillas de freno que lleva usted en su coche, la amortiguación, los neumáticos y alguna cosas más, es probable que hayan sido ensayadas años antes en cualquier circuito del mundo acopladas a un bólido cualquiera. Los adelantos del mañana en el hoy. Es, sin duda, una de las facetas principales de la Fórmula 1, esa máquina que cada año mueve miles de millones, envuelta en riesgo, accidentes, pruebas, chicas bonitas, muerte, gloria y desolación.

Cuando hace ahora cien años Karl Benz registró su patente de «un vehículo con accionamiento por motor a gas» o cuando empezaron a circular las «locomotoras de caminos», seguramente no se pensó que se estaban poniendo los primeros tornillos de lo que sería con el tiempo uno de los inventos más revolucionarios de la era moderna. Quizá entonces tampoco se podía pensar que la industria automovilística movería tantos millones,



Toda una organización al servicio de los mayores avances del automóvil.



El diseño juega un papel fundamental.

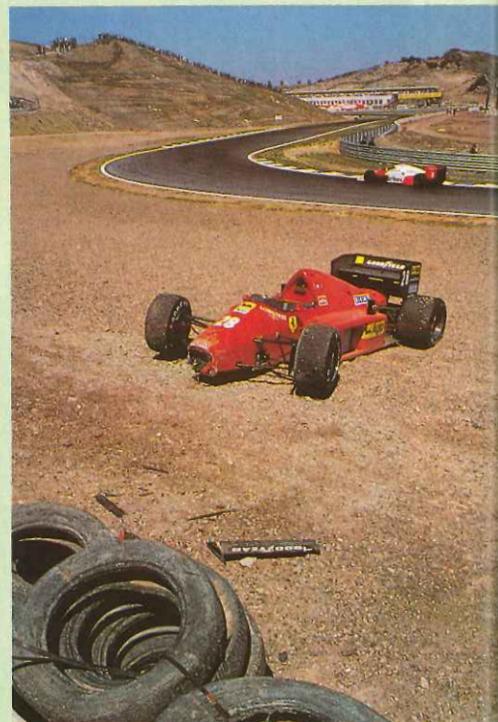
que habría coches que correrían a más de 300 kilómetros a la hora y que desarrollarían, como en la actualidad, más de 1.000 caballos de potencia.

Pues bien, ese «circo» que gasta más de 100.000 millones por temporada, se ha convertido, además de en un reclamo publicitario importante, en un banco de pruebas absolutamente imprescindible para que la técnica del automóvil avance, para que los avances que cada día se implantan en la Fórmula 1 se puedan aplicar a los turismos. Por ejemplo, los motores turboalimentados, los distintos tipos de neumáticos para situaciones distintas, el doble amortiguador para la suspensión, la aplicación de la electrónica y la propia aerodinámica. Como dice Emilio de Villota, «el coche de hoy puede decirse que es el coche de carreras de ayer». O como asegura Joan Villadelprat, mecánico español de Alain Prost, el campeón mundial, «todo lo que se hace en la Fórmula 1 sirve después para los coches normales. Los neumáticos que llevan ahora los coches de los grandes campeonatos serán utilizados en unos años en los coches de serie». Unos neumáticos que, por cierto, sufren también continuas pruebas y rápidos cambios. Las dos marcas que «calzan» la mayoría de los coches de la Fórmula 1 cambian los mode-

los de neumáticos no de día en día, pero sí de mes en mes; distintos materiales, diseños, adherencia, resistencia, dibujo, etcétera.

El diseño es otro de los caballos de batalla de los monoplazas. El último grito es el Brabham modelo Gordon Murray. Un perfil acertado es muy importante para el éxito sobre el asfalto, pero también un buen reclamo publicitario. Una correcta aerodinámica hace que el coche no sólo corra más, sino también que sea más cómodo —por ejemplo, menos ruidoso— y que gaste menos, un apartado del que hablaremos más adelante. Por eso, ofrecer la menor resistencia al aire es una obsesión. Ahora se utilizan materiales que antes han sido experimentados en el campo de la aviación, fundamentalmente la fibra de carbono. «Este material es el último grito —asegura Joan Villadelprat—, es muy resistente y además muy ligero; ahora es carísimo pero a la larga será más barato y podrá ser utilizado en los coches de calle».

Los túneles de viento también se ponen de moda por los resultados que en ellos se pueden obtener a la hora de competir, aunque es un «lujo» demasiado caro. Tanto, que algunas escuderías todopoderosas tienen que firmar acuer-



Los accidentes también sirven para sacar conclusiones: por ejemplo, sobre la resistencia de los coches.

dos con organismos que les prestan sus instalaciones, como es el caso de Mac Laren con el «National Physical Laboratory», algo que no ocurre con Williams, que tiene su propio túnel, o la Ferrari, que ya lo tiene en marcha. «Prueba del costo que supone esto y la importancia que se da a la Fórmula 1 es que, mientras hay escuderías que lo tienen, en nuestro país, por citar un ejemplo, no hay un solo túnel de viento», asegura Villota. O, como dice Villadelprat, «ahora todos los coches que salen de fábrica lo hacen con un estudio aerodinámico previo, que es algo que no se hacía antes y que procede precisamente de la Fórmula 1».

Otro aspecto muy importante es el consumo. Sobre todo ahora que los depósitos de gasolina, que antes eran para



Los motores turbo, de la competición a su coche.



En la Fórmula 1 hay que cuidar hasta el mínimo detalle.



Los rallyes y las «otras» competiciones deportivas también sirven como «banco de pruebas».

El deporte, al servicio de la técnica

Las vinculaciones y los puntos de engarce del mundo del automóvil en su rama deportiva con el mundo del automóvil más de andar por casa son lógicas. Nada mejor que los éxitos de los propios coches para promocionarlos y nada mejor que el ensayo en las condiciones más penosas para ver lo que un automóvil cualquiera puede dar de sí en condiciones normales. Por eso

sería injusto dejar completamente de lado aquellas otras competiciones que, aunque mueven muchos menos millones y tiene mucho menos renombre, también juegan un papel fundamental en el desarrollo de nuevas tecnologías en la mejora de los productos.

Ahí están, por ejemplo, esos rallyes que ponen a prueba, en las peores condiciones posibles, coches y camiones de marcas; ahí están esas otras competiciones deportivas de coches de serie, que permiten a los técnicos y a las marcas ensayar lo que quizá de otra manera jamás podrían hacer. Para ENASA, por ejemplo, la participación de nuestros camiones en la clásica París-Dakar es muy positiva, no sólo por el impacto publicitario, sino por la demostración que supone que sus vehículos soporten «las condiciones extremas» a que son sometidos durante la prueba. Una prueba, como todas las de este tipo, que sirve para mejorar determinados elementos del vehículo o para reafirmar que otros son perfectamente válidos para la función que tienen encomendada.

Por lo que respecta a otras competiciones como la Fórmula 3000, la Ford 1600, la Copa Renault o el Campeonato de España de turismos, sirven de magnífico trampolín para que muchos pilotos alcancen techos superiores (ahí están los Pérez-Sala, Pedro Bastos, Pareja, etcétera) pero, fundamentalmente, es el otro banco de pruebas que el mundo del automovilismo ha creado en torno a unos premios y a unas pruebas para ensayar y ensayar; para corregir defectos y buscar mejoras; para que los automóviles sigan avanzando, para que continúen superándose...

220 litros, sólo admiten 195 y diez menos dentro de dos años. Esta reducción supone un nuevo quebradero de cabeza para los fabricantes y para los propios pilotos. Calcular el consumo, obtener el máximo rendimiento y no quedarse tirado es un auténtico problema. Según cuenta Joan Villadelprat, el sistema Mac Laren, que llevan Prost y Keke Rosberg, permite que cada cilindro reciba la gasolina que necesita en cada segundo, para que entre la necesaria en cada instante. Una pantalla de información va suministrando en cada momento el consumo e, incluso, los kilómetros que podrán andar al ritmo que llevan en cada momento. Según declaraciones del propio Prost, «en estos momentos estamos en manos de los ordenadores, porque ellos son los que controlan el consumo de nuestros coches». Tal es el control que Piquet, el piloto brasileño, ha llegado a asegurar que «hoy en día el piloto que se queda sin gasolina es un idiota». Sin embargo, está claro que en la actualidad hay que correr administrando la potencia y que correr mucho puede, incluso, provocar el no llegar a la meta; o ser demasiado conservador y quedarse atrás. Todo ello, indudablemente, también campo de experimentación que permite después su aplicación a los coches de serie, algunos de los cuales, todavía los más sofisticados, te permiten saber, aunque quizá de forma más rudimentaria, lo que vas consumiendo en cada momento.

Un consumo que, sin embargo, no impide que los coches en los que se montan los Senna, Piquet, Rosberg, Prost, Mansell y compañía desarrollen una potencia impensable hace algunos años. En sólo cinco años los monoplazas han pasado de desarrollar 500 caballos a más de 1.000, lo que ha llevado a afirmaciones como esta de René Arnoux: «Nuestra misión es pilotar coches, no convertirnos en kamikaces sobre un misil incontrolado». O la propia denuncia de un piloto que hizo época y que hoy está paralizado a causa, precisamente, de un accidente ocurrido durante el Gran Premio de Estados Unidos. Clay Regazzoni ha dicho que las velocidades que hoy alcanzan los coches son absurdas, a la vez que denunciaba el que se haya consentido «la realización

de monstruos que nada tienen que ver con el espíritu de la verdadera F-1».

Buena parte de esa potencia la tienen los famosos turbo, «un invento muy antiguo —dice Villadelprat—, pero que nunca se trabajó lo suficiente como para aplicarlo a los coches de serie; ahora es la moda y parece que el coche que no lo lleva está desfasado. Y para que se vea la importancia de la Fórmula 1 en este tema, hay que saber que los problemas de lubricación que tenían los turbo se han resuelto precisamente en la competición».

En realidad, los motores encuentran en la Fórmula 1 un magnífico campo de experimentación y, como recalca el mecánico español de Prost, la Renault, clárisimamente «ha utilizado la competición como banco de pruebas de sus motores. Los motores que hace no mucho llevaban los monoplaques, los tienen hoy los coches, aunque con distintas cilindradas y formas».

Para Joan Villadelprat, «continuamente se están haciendo innovaciones. Hay veces que se dice que un equipo está

duros ni muy blandos», es decir, tienen que amortiguar el golpe; los cinturones de seguridad de seis puntos de ajuste (los que probablemente se llevarán con alguna variación en los coches de serie en algún momento no muy lejano), a los cascos de protección, que en algún caso, como hizo Prost en Brasil, llevaba un sistema especial que refrescaba la frente del piloto cuando éste accionaba un dispositivo que llevaba a su alcance. Están, también, detalles como las bujías, que seguramente pasarán de los bólidos a las tiendas de recambios de automóviles, como ocurre con las pastillas de frenos y tantas cosas más. Como sucede con lo que nosotros llamamos salpicadero y ellos llaman «tablero». Se ha pasado de relojes y más relojes a un sistema digital que en los monoplaques es cada día más sofisticado pero, a la vez, más sencillo. «Estos coches llevan ahora, generalmente, un aparato muy pequeño donde se ofrecen todos los datos disponibles: temperatura, batería, consumo, turbo que llevas, compresor y doce posiciones que van saltando y

Joan Villadelprat

Un español, mecánico de Alain Prost

Tiene sólo treinta años y ya está en la cima de la mecánica automovilística de más alto nivel: la Fórmula 1. Se llama Joan Villadelprat, es catalán, y en la actualidad es uno de los mecánicos del vigente campeón del mundo, Alain Prost. Ya a los quince años estaba metido en un taller donde se preparaban coches de carreras de la competición nacional y la Fórmula 1.800. Pero aquello, claramente, se le quedaba pequeño. Un buen día se fue a Inglaterra a probar suerte y se presentó en la McLaren. Dio a conocer su experiencia pero tuvo que colocarse de camarero para subsistir. Otro buen día se cansó de hacer ventanilla y dio el gran paso: «Me tienen a prueba una semana sin cobrar, si valgo, me quedo; si no les gusta, me voy». Al tercer día de pruebas le dijeron que se



Joan Villadelprat, un mecánico de altura que está dispuesto a volver.

quedaba; eso sí, tendría que cortarse las largas melenas.

Tuvo que pasar de una situación casi ilegal a una perfectamente legal, pero con los años ya se ha hecho un lugar destacado en uno de los equipos punteros de la F1. Su trabajo le ha costado la separación familiar «pues muchos días trabajas las 24 horas y te pasas 170 días fuera de casa y eso es muy duro, lo comprendo», pero no ha perdido ni un ápice de ilusión. Lo suyo, sin duda, son los coches, los bólidos. Su rum-rum estruendoso es su mejor alimento. Sin embargo, no piensa pasarse toda la vida allí. Confía en que algún día, no muy lejano, en España se pueda montar un sistema que permita colocar a nuestro país arriba, arriba. Es decir, a 300 km/h. Según él, hay jóvenes capacitados para llegar a la Fórmula 1, «pero es necesario convencer a un "esponsor" de que este mundo es un medio fantástico de publicidad». Está dispuesto a venir, a volver. En realidad tiene ganas de regresar. Claro está, «no a perder el tiempo. A trabajar en serio y con metas importantes».

J. SORIA
Fotos: GARROTE

J. S.

Los cinturones de seguridad también se ensayan a grandes velocidades.

mal y lo que ocurre es que se están probando nuevas cosas. Por ejemplo, mi equipo, cuando empezó con los discos de carbono, tuvo infinidad de problemas y sólo a base de machacar y machacar conseguimos resolverlos».

Además, luego está el «espionaje» entre las marcas, que hace que los avances sean aún mayores, aunque como dice nuestro interlocutor, «todos nos fijamos en las ideas buenas que ponen en marcha los demás, pero hay que tener presente que novedades que pueden funcionar bien en un determinado vehículo pueden no ir tan bien en otro monoplaque, lo mismo que ocurre con el diseño; a estos niveles cualquier detalle tiene una importancia vital y, naturalmente, hay que tener en cuenta el propio piloto... Por ejemplo, la idea de línea del Braham es muy buena, pero en nuestros coches no funcionaría».

Luego hay otras cosas que también tienen su ensayo final en los monoplaques. Desde la estructura, pues según la regulación técnica, el morro de estos «misiles» debe ser deformable, «ni muy

que tú puedes manejar como quieras: si quieres lo paras en algún dato que te preocupa más, si quieres seleccionas entre varios, si quieres haces que, alternativamente, te vayan dando datos concretos...» Incluso una pequeña computadora te hace el trabajo y puede variar el avance del coche: más rico o más pobre en gasolina sin tener que levantar la tapa del motor», dice Villadelprat.

En cuanto a aspectos de seguridad, aparte de las normas internacionales que deben cumplir las escuderías y los pilotos, parece claro que «dentro de un orden», los pilotos lo que buscan fundamentalmente es correr y ganar (carreras y, consiguientemente, dinero). Y parece que en este terreno hay una gran diferencia entre los pilotos más veteranos y los más jóvenes. En términos generales, los más jóvenes se muestran «menos preocupados» por estos aspectos, quizá más preocupados por demostrar lo que valen; los veteranos, sin embargo, por aquello de que «no tiene que demostrar nada», ponen más énfasis en determinadas normas, en algunas medidas».

Junto a Herreros, manda en el Mundial de Motociclismo en 80 c.c.

«ASPAR» NO DA TREGUA

Los dos triunfos consecutivos que el español Jorge Martínez «Aspar» consiguió en los grandes premios de Yugoslavia y Holanda le han colocado en un lugar destacado en la clasificación del Mundial de 80 c.c., bien acompañado por sus compañeros «Champi» Herreros (segundo puesto) y Angel Nieto (cuarto).

En el circuito holandés de Assen venció con claridad, no sin antes beneficiarse de la caída de quien hasta ese momento, última vuelta, iba primero, el británico Ian McConnchie. Eso le permitió a Aspar ser primero, seguido de Herreros y el holandés Spaan. Nieto fue cuarto, lo que le permite mantenerse a una distancia prudencial res-

La otra buena noticia para los españoles la protagoniza Sito Pons, que el día 28 fue tercero en el Gran Premio de Holanda, detrás de Carlos Lavado y Anton Mang, el mismo orden que mantiene ahora mismo —al cierre de la revista— la clasificación general.

Lavado lleva 72 puntos, 51 Mang y 47 Pons.

En las restantes categorías, pocos cambios. En 500 c.c. manda Lawson, seguido de Gardner —que venció en Assen— y Mamola; en 125, también sigue en cabeza el italiano Luca Caladora, que se impuso en Holanda, con lo que mantiene las distancias en la clasificación genera (71 puntos), seguido de Gresini (54) y Gianola (42).

Senna manda en la F-1

Por lo que respecta a la Fórmula 1, el brasileño Ayrton Senna está decidido a no dejar escapar el campeonato de este año, o al menos dar mucha guerra, aunque desde luego no lo va a tener nada fácil, pues hay muchos pilotos con la misma idea en la cabeza, como pueden ser Prost o Mansell, sin olvidar a Nelson Piquet, Rosberg y alguno más.

Con el Gran Premio de Canadá, que se apuntó Nigel Mansell, seguido de Alain Prost y Nelson Piquet y con Senna que tan sólo pudo hacer quinto, el francés Prost (29 puntos) se aupó a la primera plaza de la clasificación con Mansell y Senna



Jorge Martínez «Aspar» sigue en cabeza en 80 c.c.. Nieto, no como en la foto, sólo va cuarto.



Ayrton Senna volvió a coger la cabeza en la Fórmula 1.

pecto a sus compañeros, aunque según le están marchando las cosas, la verdad es que con pocas posibilidades. Así, Aspar, que también había vencido en el Gran Premio de Yugoslavia el día 15 de junio, imponiéndose al peligroso Dorflinger, encabeza con claridad la clasificación y ha demostrado que tanto él como su máquina atraviesan un momento «dulce».

En la actualidad, el Mundial en esta cilindrada está encabezado por Aspar con 72 puntos, seguido del también español Herreros, con 59, y Stefan Dorflinger, con 53. Nieto ocupa la cuarta plaza con 39 puntos.

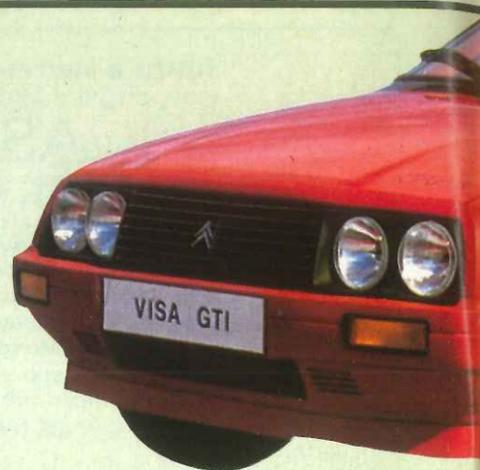


Sito Pons continúa dando la talla.

en segundo lugar y con 27 puntos cada uno. Tras la carrera disputada el 22 de junio en Detroit, es el brasileño Senna quien se coloca en la cabeza, aunque sin poderse despegar demasiado de su más directo rival, Prost, que hizo tercero, por detrás de quien hasta ahora no había destacado demasiado: Jacques Laffite. El brasileño tiene en la actualidad 36 puntos, seguido por Prost con 33, Nigel Mansell con 29 y, por detrás, Piquet y Rosberg. Un duro campeonato que comienza a tener unos favoritos, pero del que todavía restan muchas vueltas y probablemente muchos vuelcos en la clasificación.

Así ven el...

CITROËN VISA Gti 115 cv.



NOTA
MEDIA: **7,3**

DATOS TECNICOS

MOTOR

Posición: delantera transversal.

Cilindros: cuatro, en línea.

Cilindrada: 1.580 c.c.

Alimentación: inyección electrónica.

Carburante: gasolina súper.

Depósito: 43 litros.

Potencia máxima: 115 CV a 6.250 r.p.m.

TRANSMISION

Tracción: delantera.

Caja de cambios: manual, cinco velocidades.

Embrague: mando mecánico.

FRENOS

Delanteros, de disco ventilado; traseros, de tambor. Servo.

SUSPENSION

Independiente a las cuatro ruedas.

DIRECCION

Tipo: de cremallera.

Diámetro giro: 10,2 metros.

RUEDAS

Llantas: aleación ligera,

5,5 x 13"

Neumáticos: 185/60 HR 13.

Peso: 870 kg. **Longitud:** 3,72

m. **Anchura:** 1,60 m. **Altura:**

1,37 m. **Maletero:** 210 dm. cúbicos.

Precio final: 1.413.000 ptas.

Motor 16

Estética	6
Acabado	4
Habitabilidad	6
Comodidad	9
Instrumentación	4
Maletero	7
Accesorios	9
Luces	8
Estabilidad	8
Suspensión	9
Ruedas	8
Frenos	8
Potencia	8
Elasticidad	9
Cambio	8
Aceleración	7
Velocidad punta	7
Consumo	6
Seguridad	8
NOTA:	7,2

Comentario: El modelo Visa GTI 115 CV es la evolución del Visa GTI para competir con el R-5 GT turbo y el Fiat-1 turbo. Con esta nueva versión se ha ganado en aceleraciones y velocidad punta, pero básicamente el coche mantiene sus mismas características. Se trata de un vehículo adecuado para amantes de la conducción deportiva y cuyo terreno apropiado son las carreteras viradas, independientemente de cómo esté el firme, pues se adapta a cualquier terreno.

LO BUENO

- Comportamiento sin límite.
- Frenos progresivos y potentes.
- Caja de cambios rápida y precisa.

LO MALO

- Maletero pequeño.
- Dirección dura.
- Ruidos aerodinámicos.

EL PERIÓDICO

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

Comentario: Viejo conocido del mercado, el Citroën Visa GTI se ha convertido en un coche más deportivo gracias al ligero incremento de potencia hasta llegar a los 115 CV, cuota casi psicológica de los pequeños deportivos. Ello ha repercutido en sus prestaciones y comportamiento, que harán disfrutar a los amantes de la conducción deportiva. Internamente presenta retoques de equipamiento, mientras que por fuera la carrocería acusa el paso del tiempo, uno de sus puntos más negativos junto a un maletero casi inexistente por la presencia de la rueda de recambio.

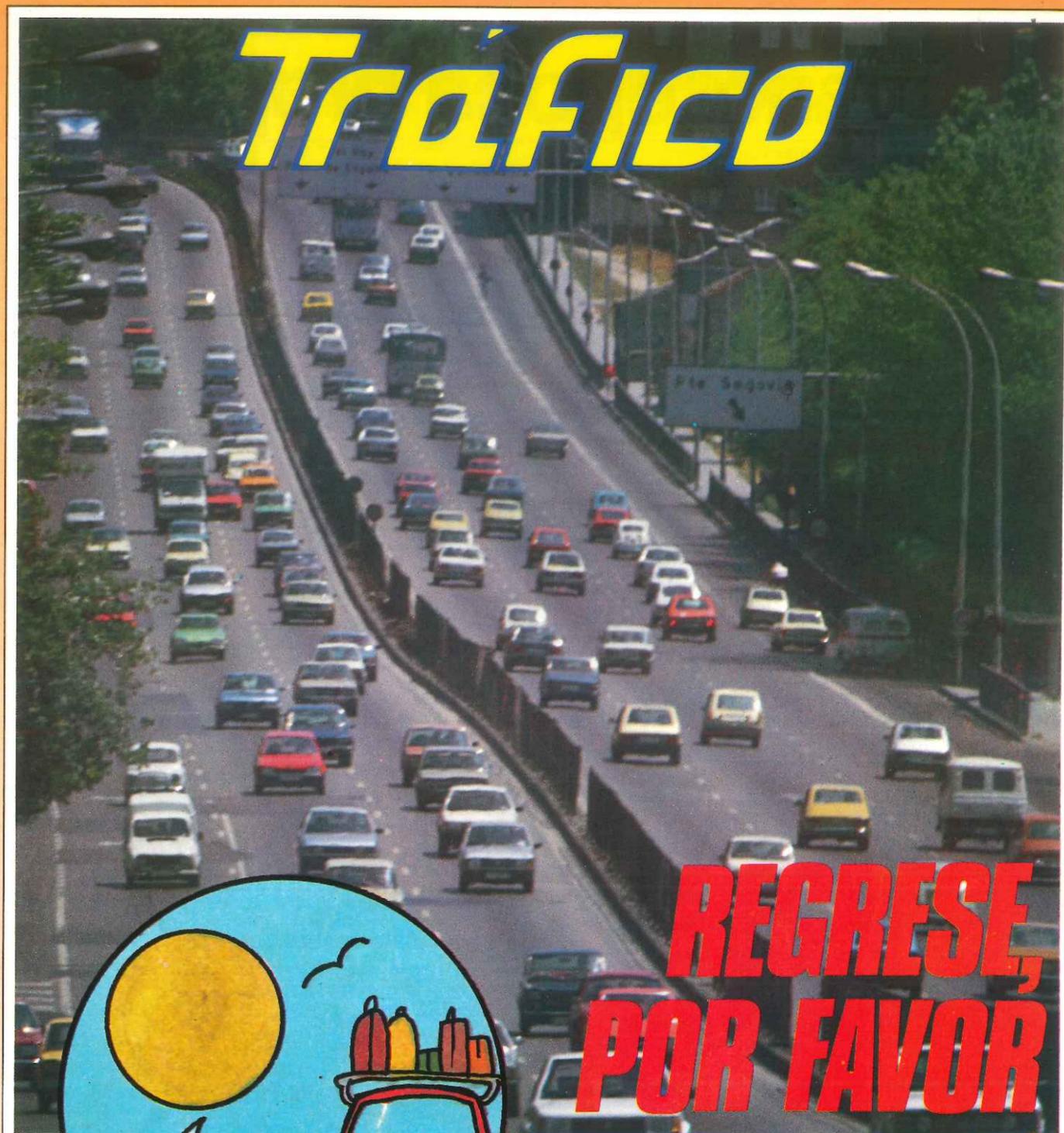
LO BUENO

- Excelente mecánica.
- Buen comportamiento.
- Buenas prestaciones.

LO MALO

- Maletero muy pequeño.
- Rumorosa algo elevada.
- Dirección dura.

Tráfico



REGRESE, POR FAVOR

Todas las medidas de tráfico previstas, provincia a provincia

Las vacaciones del verano, época propicia para los accidentes

La ida, más peligrosa que el retorno

El 33 por 100 se produce durante los meses de julio, agosto y septiembre

El verano, época propensa a los accidentes

La tercera parte de los accidentes con víctimas que ocurren a lo largo del año en nuestro país se producen en la época estival, durante los meses de julio, agosto y septiembre. Buena parte de ellos, así como el número de muertos y víctimas, se dan en provincias costeras y en aquellas por donde circulan marroquíes y portugueses, para los que la DGT adopta cada verano medidas especiales.

El verano es época fundamental en el terreno de la seguridad vial, como ocurre en la mayoría de los países, donde en estas fechas el movimiento de vehículos es mucho más amplio que durante el resto del año. Sólo tenemos que tener en cuenta que en España, a lo largo de los meses de julio, agosto y septiembre, se producen en el territorio nacional el 33,04 por 100 de los accidentes, el 33,72 por 100 de las víctimas y el 31,77 de los muertos, por término medio.

En este período, treinta y dos provincias superan el porcentaje de la media nacional y otras veinte se sitúan por debajo. Los primeros lugares los ocupan provincias como Zamora (47,09 por 100), Burgos (42,73), Avila (40,38), Segovia (38,76), Palencia (38,26), Guadalajara (37,83), Soria (37,13) y Toledo (37,08). También están incluidas otras provincias, no precisamente de paso, aunque éste sea importante, como es el caso de las anteriores —sobre todo por el trasiego de marroquíes y portugueses—, sino típicamente veraniegas, lo que confirma los datos de que gran parte de los accidentes de tráfico ocurridos durante el verano no se dan en los viajes de salida o retorno al hogar, sino en los desplazamientos durante el período vacacional, días en los que el conductor se relaja demasiado, de forma incomprensible, sin tener en cuenta que el accidente puede llegar en cualquier momento, en traje o en bañador, en un trayecto largo o en el recorrido hasta el bar de enfrente. Así, provincias típicas de veraneo como Tarragona (39,07 por 100), Málaga (37,71), Baleares (39,72) o Gerona (37,40) están a la cabeza entre las de mayores índices de accidentalidad durante el estío.

Otro dato a tener en cuenta es que los porcentajes más altos de accidentes con víctimas en esta época se están dando además de en provincias castellanas por donde pasa el eje de paso de marroquíes y portugueses, en aquellas que constituyen zonas de descongestión de Madrid y Barcelona, si bien éstas no figuran en esta relación sino que, por el contrario, apa-

recen en los últimos lugares en porcentajes de accidentes. Ello podría deberse, según los técnicos, a que en las operaciones de salida y retorno de ambas ciudades, los mayores problemas de fluidez y la vigilancia más exhaustiva se produce dentro de ellas, mientras que al salir del ámbito provincial la descongestión del

ceres (48,57), La Rioja (44,44), Segovia (43,90), Albacete (43,59), Ciudad Real (40,98) y Avila (40,91), para dar paso después a provincias veraniegas como Huelva (40,65 por 100), Almería (39,68), Cádiz (39,33) o Málaga (37,29), entre las que se incluye también a Zaragoza y Palencia, que son de paso.



Las provincias costeras y aquellas que marcan el eje de paso de portugueses y marroquíes, las más afectadas

tráfico va en aumento y la vigilancia se hace menos acentuada, dando lugar a una mayor probabilidad del accidente.

En el apartado de los muertos, veinticuatro provincias superan la media nacional y veintiocho figuran por debajo de ella. Se encuentran en primer término Zamora (55,58 por 100), Burgos (54,0), Cá-

Se observará que entre las destacadas aparecen provincias que constituyen territorio de paso hacia las zonas costeras de Levante y Andalucía y vuelven a quedar perfectamente definidos los ejes circulatorios de marroquíes y portugueses, así como los movimientos masivos hacia las playas.

Por lo que respecta a las víctimas, hay treinta y dos provincias que arrojan también un porcentaje por encima de la media nacional, mientras que otras veinte no llegan a superarlo. A la cabeza está también Zamora (52,59 por 100), seguida de Segovia (45,41), Burgos (45,30) y Palencia (41,06), seguida ya de dos provincias de veraneo como son Tarragona (40,94) y Santander (40,45), sin dejar de lado otras también problemáticas como Avila, Salamanca, Albacete, Toledo, La Rioja, Soria o Baleares.

En esta relación puede apreciarse que vuelven a aparecer en los primeros lugares la mayoría de las provincias antes citadas y se acentúan, en el caso de las víctimas, las del corredor circulatorio portugués (Burgos, Palencia, Salamanca, Zamora y Cáceres).

Verifique antes de salir la presión de las ruedas y llene el depósito de combustible.

LA SALIDA ES MAS PELIGROSA QUE EL REGRESO

Con datos estadísticos relativos a los años 1983, 84 y 85, se ha realizado un estudio en el que se pueden observar algunas características sobresalientes de la accidentalidad originada en los desplazamientos vacacionales.

El estudio realizado abarca los tres últimos años, habiéndose también obtenido los datos promedio del trienio para corregir así posibles oscilaciones anuales —que, además, son poco significativas— y obtener un modelo representativo de los términos en que el problema se plantea en la actualidad. Por otra parte, es preciso advertir que el estudio se refiere tan sólo a la accidentalidad originada con motivo de los desplazamientos de ida y de regreso de las vacaciones y no durante éstas. Desde otro punto de vista se han considerado, por separado, conductores muertos, conductores heridos y pasajeros + conductores víctimas (muertos + heridos), y no se han incluido los peatones.

En números absolutos, el promedio anual durante el trienio ha sido el siguiente:

	Salida de vacaciones	Regreso de vacaciones	Total vacaciones	Total general
Conductores muertos	74	46	120	2.255
Conductores heridos	1.029	630	1.659	56.295
Condc. + pasajeros víctimas (muertos + heridos)	3.225	2.133	5.358	105.746

Como puede apreciarse, salta a la vista que la accidentalidad de vacaciones es mucho más importante a la salida que al regreso. El cuadro siguiente explica estos mismos datos en porcentajes.

	Salida %	Regreso %	Total
Conductores muertos	61,2	38,8	100
Conductores heridos	62	38	100
Conductores + pasajeros víctimas	60,2	39,8	100

En relación a la accidentalidad de todo año, no sólo referida a la época veraniega, pero que también resulta interesante para comparar, estos porcentajes:

	Salida %	Regreso %	Total vacaciones %	Total general
Conductores muertos	3,28	2,08	5,37	100
Conductores heridos	1,83	1,12	2,95	100
Condc. + pasajeros víctimas	3,05	2,02	5,07	100

A la vista de estos porcentajes, que aparecen como no muy elevados con relación al total, podría pensarse, a primera vista, que la accidentalidad derivada de los desplazamientos con motivo de las vacaciones no es especialmente preocupante. Sin embargo, si se hace una prudente ponderación de riesgos, y se parte de la hipótesis de que pueden



suponerse dos viajes anuales de salida de vacaciones, otros dos de regreso de las mismas, lo que significa un total de cuatro días para ese concepto, mientras que para fijar el promedio diario del total general es preciso dividir por 365 días, nos encontraríamos con los siguientes valores (redondeados) que expresaron el número de muertos, heridos o víctimas por 1 día.

	Salida	Regreso	Total vacaciones	Total general
Conductores muertos	37	24	30	6
Conductores heridos	514	315	415	154
Condc. + pasajeros víctimas	1.613	1.066	1.340	290

Y si se considera el riesgo del total general como valor 1, los números que figuran en el cuadro siguiente dan a entender cómo se puede multiplicar ese riesgo de referencia en los casos en que se especifican. Dicho de otro modo; puede suponerse con cierto fundamento objetivo que, por ejemplo, los conductores, en su viaje de salida de vacaciones, corren un riesgo mortal seis veces superior al normal, y tienen tres veces más probabilidades de resultar heridos. En el viaje de regreso, el riesgo sería algo menos: de 4 y 2, respectivamente. Y así, en los demás casos considerados.

	Salida	Regreso	Total vacaciones	Total general
Conductores muertos	6	4	5	1
Conductores heridos	3	2	2,5	1
Condc. + pasajeros víctimas	5,5	3,5	4,5	1

Por último, y aunque el tema sea ya relativamente marginal, he aquí, en números absolutos, la accidentalidad originada, como promedio anual, durante el trienio 1983-85 en los desplazamientos que tuvieron como causa o motivación aprovechar un día festivo o un «puente».

Conductores muertos	501
Conductores heridos	11.731
Condc. + pasajeros víctimas	26.723

La conclusión parece clara. No se trata, por supuesto, de asustar a nadie, sino de que se tome conciencia de los hechos y se obre en consecuencia. Porque el accidente de tráfico no es inexorable: puede y debe ser evitado.

(Los datos de esta información han sido facilitados por el Secretariado Permanente de la Comisión Nacional de Seguridad de la Circulación Vial.)

PROBABLEMENTE a estas horas ya esté usted preparando su escape de las vacaciones. Ya ha decidido el lugar donde pasar sus días de descanso y hasta está encantado con el mismo. Ya tiene el boleto donde la agencia de viajes le especifica su número de apartamento o su amigo ya le ha confirmado dónde pasará los quince o treinta días del próximo mes: «Al lado de la playa y justo al lado de un super...». Seguramente, la señora estará ultimando el «equipaje» del que usted tendrá luego que eliminar algunas cosillas «pues es imposible meter todo en el coche». Y claro, no se trata de dejar a la suegra en la capital.

Pues bien, aunque con toda probabilidad usted no esté inmerso en esas cifras de las estadísticas que reflejan el retrato-robot del accidente mortal en las vacaciones (que si varón de mediana edad, que si coche de unos ocho años, que si carretera local o secundaria, que si distracción o velocidad inadecuada como consecuencia del accidente), no estaría de más que se preocupara un poco de algunos detalles que permitan que usted y los suyos lleguen con bien a su destino y que, a su regreso, puedan lucir un envidiable moreno.

Quizá por ello debamos comenzar recordándole que no debe olvidar, antes de salir de viaje, llevar lo mejor posible el traje que ineludiblemente deberá ponerse durante todas las vacaciones: el coche. Es necesario que el automóvil pase una revisión de aquellos elementos de seguridad que le pueden, cuando menos, complicar las vacaciones. Así, debe tener cuidado con los neumáticos: es preciso que las ruedas estén en buen estado y que su dibujo sea bien visible. De esta forma se agarrarán mucho mejor al firme y disminuirán las posibilidades de un pinchazo o, incluso, un reventón. Ojo no obstante a esas inspecciones oculares que, a veces, resultan engañosas. Conviene que las ruedas sean revisadas por personal especializado.

Tampoco debe olvidar que en su taller —¡olvídense de las clásicas «puestas a punto» de estas épocas, a veces no muy fiables!— le deben revisar concienzudamente los frenos, la dirección, la suspensión así como el reglaje adecuado de los faros.

Además del coche hay otros aspectos para su viaje, a veces de muchas horas y no precisamente en las mejores condiciones, que debe tener en cuenta y que, seguramente, le harán éste mucho más agradable. Por ejemplo, la programación.

Salvo algún contratiempo, ya tiene decidido el día que saldrá de viaje, que coincide con su último día de trabajo, que es precisamente en el que uno más desea todas estas cosas: escapar, olvidar papeles y problemas, tirar las llaves de la mesa del despacho e ignorar que existe agenda y que mañana hay que llamar a primera hora a sabe Dios quién. No obstante, es aconsejable no «ponerse» en carretera —si va a realizar un viaje más o menos largo— sin haber descansado suficientemente, pues esa situación, junto a las posibles aglomeraciones o retrasos, acabará por hacer mella en usted. Por otra parte, es conveniente que antes de partir se haya informado de la situación de la carretera por donde va a pasar, información



Cómo preparar y hacer su viaje

que durante las 24 horas del día le pueden facilitar en el teléfono del Centro de Información y Regulación de Asistencia Mecánica y Sanitaria de la Dirección General de Tráfico. Un teléfono que debe llevar en su coche por si, además, alguna vez necesita ayuda: el 742 12 13 (que si es sólo para la región catalana es el 421 33 33). En estos teléfonos se facilitará información puntual sobre los momentos más adecuados para salir o regresar a su ciudad de origen, de las horas en que más congestión habrá, de posibles desvíos o itinerarios alternativos, así como de los puntos de asistencia mecánica y sanitaria que existen a lo largo del recorrido.

Mantenga la velocidad adecuada a las condiciones de la vía o a las circunstancias del tráfico.

Para «ponerse en carretera» hay que tener en consideración otros aspectos, conocidos ya por muchos conductores pero que es necesario recordar: por ejemplo, saber que la conducción nocturna suele ser más complicada para determinados automovilistas y que precisamente éstos deben asegurarse, en su caso, de que disponen de suficientes horas de luz como para hacer su trayecto sin exponerse inútilmente a que llegue el «apagón».

También es conveniente saber la orientación de la vía que va a tomar, dado que el sol de cara suele ser «mal compañero», pues resta seguridad al mermar la visión, lo que a veces degenera en una excitación nerviosa nada conveniente en estas circunstancias.

Siempre que se pueda, también es recomendable estudiar antes de la partida el itinerario que se va a seguir y sus posibles lugares de parada —sobre todo si lleva niños—, ya que es bueno hacer alguna paradita de vez en cuando, siempre en lugares seguros para usted y los demás. No obstante, es bueno llevar el depósito de la gasolina lleno para que no esté obligado a parar donde no quería o agobiarse innecesariamente.

Dado por hecho que ya conoce usted el día y la hora en que partirá, hay que prestar atención a otros «pequeños» detalles, como es el caso de la carga, tan importante desde el punto de vista de la seguridad vial. La carga debe ir bien distribuida, sin que ello reste comodidad a los pasajeros —los niños siempre atrás— y menos al conductor. Hay que saber también que el coche no responde de igual forma con poca carga que «a tope».

Ya a punto de salir, y dando por mirados los niveles del aceite, el líquido de frenos o del depósito del agua del limpiaparabrisas y teniendo limpios los faros, intermitentes, cristales, etc., así como a punto la presión de los neumáticos, el conductor es conveniente que, además de haber descansado lo necesario, lleve ropa amplia, evitando los pantalones ajustados, así como zapatos que se hayan ceñido bien al pie, eludiendo siempre el conducir con sandalias o playeras. Por otra parte, recuerde desprenderse de las gafas de sol cuando entra en los túneles o comienza el crepúsculo.

Otro aspecto a tener en cuenta es la alimentación. Por su propia seguridad y la de los demás, el conductor no debe probar ni una sola gota de alcohol, que suele ser la causa de un porcentaje importante de los accidentes. La comida del conductor antes de partir no debe ser copiosa, aunque sí suficiente. Es recomendable tomar frutas, así como leche y sus derivados y no abusar de los excitantes, como el café, el té u otras bebidas que contengan cafeína.

Como punto final, no hay que olvidar el mantener en todo momento las distancias de seguridad respecto al vehículo que nos precede, circunstancia todavía más importante si nos encontramos dentro de una caravana.

Para el retorno las normas generales a seguir son obviamente las mismas (incluso para solicitar información antes de partir) aunque en este mismo cuadernillo tratamos de facilitarle los datos suficientes como para que usted sepa lo que se puede encontrar.

Puntos peligrosos



LAS MEDIDAS DE TRAFICO,

PROVINCIA A PROVINCIA

Llegadas las vacaciones de verano, la época por excelencia de los viajes por carretera, nos hemos planteado la necesidad de ofrecer a todos nuestros lectores algo así como una modesta guía de la circulación por todo el territorio nacional, referida exclusivamente a aquellos puntos o poblaciones en los que el conductor puede encontrarse con inconvenientes derivados de cuestiones de seguridad, obras, grandes contingentes de tráfico, etc., con la intención de contribuir a que pueda realizar sus viajes lo más cómodo y seguro posible. Se comprobará que, en lugar de hacer referencia a los largos itinerarios entre la ciudad y el mar —o la montaña, en su caso—, hemos preferido estructurar nuestro trabajo provincia a provincia, de modo que sirva no sólo para los desplazamientos de salida y retorno por las principales vías, sino también para esos otros cortos viajes por las cercanías de los lugares de descanso, en los que muchas veces se ha dicho existe más peligro, por la sencilla razón de que el conductor parece encontrarse más relajado y desentendido del «síndrome» de un largo itinerario.

Aquí se recogen, pues, todas las provincias españolas en las que el conductor puede encontrarse con algún tipo de inconveniente, agrupadas todas ellas por comunidades autónomas, de modo que cada cual pueda «montarse» por sí mismo su propio viaje, considerando por dónde le conviene o no transitar, o qué ruta alternativa la parece más conveniente, así como qué fechas y horas le pueden interesar más para desplazarse, teniendo en cuenta aquellas que son realmente claves, tanto para el éxodo como para el retorno. Además de todas estas recomendaciones, para un buen viaje de ida y vuelta es imprescindible atender todas las indicaciones que en cada momento puedan dar los agentes de la Guardia Civil de Tráfico. También durante esta época los helicópteros dedicarán especial atención a las zonas más congestionadas.



Medidas especiales

Obras

Itinerarios alternativos

Días más conflictivos

Horas punta

ANDALUCIA



ALMERIA

Puntos peligrosos.—Travesías de Aguadulce, Almería, Los Molinos, La Cañada y El Alquián.

Obras.—No previstas.

Medidas especiales.—No previstas, en principio.

Itinerarios alternativos.—Para evitar paso por Los Molinos y La Cañada, se recomienda la entrada por El Zapillo, para acceder a Almería.

Salida: 31-J 1, 2/3-A	Salida: de 10 a 13,30 h.
Retorno: —	



CADIZ

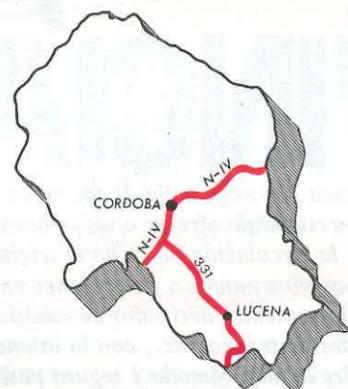
Puntos peligrosos.—Travesías Puerto de Santa María, Valdelagrana y Sanlúcar. En la N-340, tramo entre N-IV y Chiclana.

Obras.—N-IV, Jerez (cruce con carretera de Sanlúcar), obras con carril provisional de desvío; cruce carretera Jerez-Rota con la de El Puerto a Sanlúcar (carriles provisionales sin asfaltar).

Medidas especiales.—En la N-IV, accesos al Puerto de Santa María, dos carriles de entrada/salida, a partir p.k. 650.

Itinerarios alternativos.—N-340, p.k. 5,800 hacia playas, por el polígono industrial de Chiclana y Avenida Diputación. En la misma carretera, desde playas a Jerez y Sevilla, por CA-2014, por El Marquesado.

Todos los fines de semana, hasta 15-S	De 11 a 14, a playas. De 19 a 23, al interior.



CORDOBA

Puntos peligrosos.—Accesos a Córdoba, por N-IV. En N-331, desde Lucena al límite con Málaga.

Obras.—N-IV, entre límite con Jaén y Córdoba capital.

Medidas especiales.—No previstas, en principio.

Itinerarios alternativos.—No previstos, en principio.

Salida: 31-J 1, 2/3-A 14/15-A	Salida: de 10 a 13,30 h.
Retorno: 16/17-A 30/31-A 1-S	Retorno: de 19 a 22 h.

En cualquier caso, es fundamental comprobar los frenos, dirección, ruedas y alumbrado.



GRANADA

Puntos peligrosos.—Travesías de Lachar, Loja, Almuñécar, Torrenueva, Calahonda, Armilla y Lecrín.

Obras.—N-323, accesos a Granada desde Jaén.

Medidas especiales.—No previstas, en principio.

Itinerarios alternativos.—Tráfico procedente de Jaén-Málaga y Málaga-Jaén, por Albolote, Atarfe y Santa Fe; para el Jaén-Motril y viceversa, por Albolote, Santa Fe, Cullar, Vega y Armilla (sólo turismo).

Salida: 30/31-J 1/2-A 14-A	Salida: de 6 a 12 h.
Retorno: 30/31-A 1-S	Retorno: de 20 a 24 h.



HUELVA

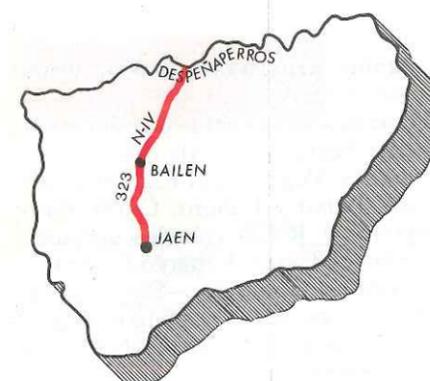
Puntos peligrosos.—Travesías de Lepe y Almonte y accesos a Punta Umbría y Matalascañas.

Obras.—N-435, kms. 59 a 74.

Medidas especiales.—Travesía de Almonte: carril adicional en sentido Sevilla. Un carril más de entrada a Huelva en puente sobre el Odiel.

Itinerarios alternativos.—A playas y Matalascañas, por N-442; hacia Punta Umbría y El Rompido, por Gibraleón.

Salida: 31-J 1/2-A 14/15-A	Retorno playas, desde las 17 h.
Retorno: 29, 30/31-A 1/2-S	



JAEN

Puntos peligrosos.—Cruce Bailén y túneles Despeñaperros.

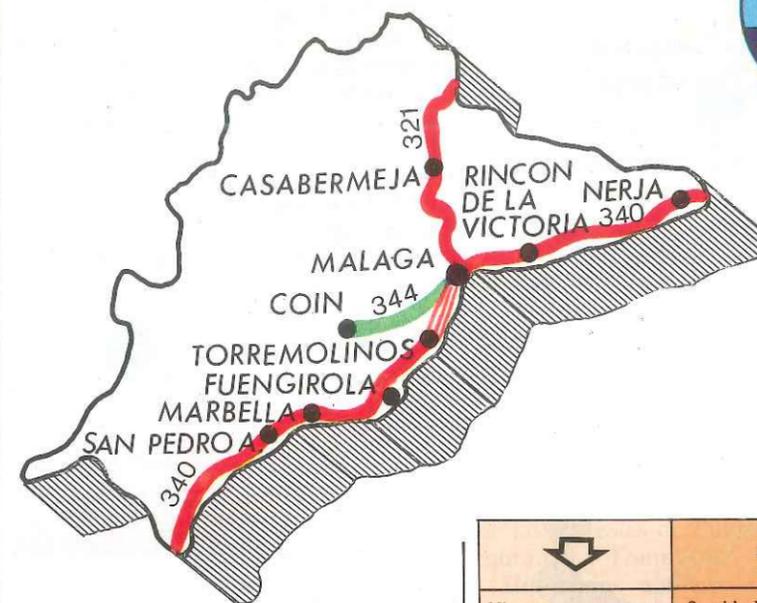
Obras.—No previstas.

Medidas especiales.—No previstas, en principio.

Itinerarios alternativos.—No previstos, en principio.

Salida: 30/31-J 1, 2/3-A 14/15-A	Salida y retorno, de 10 a 21 h.
Retorno: 30/31-A 1, 2/3-S	

Si sufre una avería o accidente, retire rápidamente el coche de la calzada e incluso del arcén si ello es posible.



MALAGA

Puntos peligrosos.—Cruces del aeropuerto y de Coín; tramos Fuengirola-Marbella y Marbella-San Pedro de Alcántara; travesías de Torremolinos y Rincón de la Victoria.

Obras.—N-321, kms. 527 a 528; N-340, variante exterior de Fuengirola; N-340, tramo Marbella-San Pedro de Alcántara.

Medidas especiales.—31 julio y 1 agosto, en N-321, con destino Costa del Sol, desvíos en Casabermeja, Cuesta de la Reina y Málaga. En el casco urbano de Málaga, para conectar la N-321 con la N-340, señalización especial.

Itinerarios alternativos.—En días laborables, en variante exterior de Torremolinos: de 8 a 11 horas, dirección única a Marbella; de 18 a 20, dirección única a Málaga. En domingos y festivos, desde Málaga hacia zona occidental (Marbella), carril reversible entre nudo Azucarera y La Colina, así como sentido único en variante de Torremolinos a Marbella, invirtiéndose el sentido de ésta hacia Málaga por las tardes, y añadiéndose carril reversible si las necesidades lo requieren. Desde Málaga hacia zona oriental (Nerja), en N-340, sentido único hacia Málaga y Paseo Marítimo («carreterita»), en sentido único hacia Nerja.

Ninguno en concreto	Sentido-Málaga-Marbella, de 10 a 13 h. Marbella-Málaga, de 18 a 21 h. Nerja-Málaga, de 19 a 22 h.



SEVILLA

Puntos peligrosos.—Travesías de Ecija, Sevilla (por carretera de Su Eminencia), Bellavista, Los Palacios y Torreblanca y accesos a Dos Hermanas.

Obras.—N-334, entre cruce de Morón y límite de provincia. Tráfico cortado entre kms. 18,500 y 42,500 (desvío señalizado).

Medidas especiales.—No previstas, en principio.

Itinerarios alternativos.—No previstos, en principio.

Ninguno en especial	Ninguna en especial

ARAGON



HUESCA

Puntos peligrosos.—Travesías de Huesca, Binéfar, Monzón y Jaca.

Obras.—N-330, entre Jaca y Sabiñanigo. N-240, entre Barbastro y Huesca.

Medidas especiales.—No previstas, en principio.

Itinerarios alternativos.—No previstos, en principio.

Salida: 31-J 1-A	Salida: 18 a 22 h.
Retorno: 30/31-A	Retorno: —



TERUEL

Puntos peligrosos.—Travesías de Teruel y Alcañiz.

Obras.—N-234, entre Monreal de Campo y Luco de Jiloca. N-232, entre límite con Castellón y Las Ventas de Valdealgofa. N-420, entre Cuevas Labradas y Alfambra y entre Torre Baja y límite con Cuenca.

Medidas especiales.—No previstas, en principio.

Itinerarios alternativos.—No previstos, en principio.

Salida: 30/31-J 1-A 14/15-A	Salida: 11 a 14 h.
Retorno: 30/31-A 1-S	Retorno: 16 a 20 h.



ZARAGOZA

Puntos peligrosos.—Travesías de Calatayud y La Almunia de Doña Godina; travesías de Magallón y Tarazona.

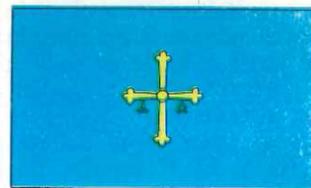
Obras.—No previstas.

Medidas especiales.—No previstas, en principio.

Itinerarios alternativos.—No previstos, en principio.

Salida: 31-J 1/2-A	Salida y retorno: de 16 a 22 h.
Retorno: 29, 30/31-A 1-S	

ASTURIAS



Puntos peligrosos.—N-634, tramo Luanco-Vegadeo.

Obras.—Travesía de Infiesto; puente Seana (Mieres); N-634, entre Luanco y Vegadeo; N-632, entre Soto del Barco y Canero; C-634, entre Lugones y Riaño (túneles cerrados; desvío por C-635, Langreo-Gijón).

Medidas especiales.—Restricciones vehículos pesados, domingos y festivos, de 18 a 23 horas, en N-630, N-632 y N-634.

Itinerarios alternativos.—Zona oriental hacia Oviedo, por A-66 con desvío en N-634 (km. 200) hacia nueva carretera de Langreo. De zona oriental a Langreo, desvío en Pola de Siero (N-634), por Valdesoto, Carbayín y alto de la Gargantada.

Salida: 31-J 1-A 14/15-A	Salida: —
Retorno: 31-A	Retorno: 17 a 23 h.

Es aconsejable evitar el exceso de equipaje. Lleve lo imprescindible y acondiciónelo para que no le reste libertad de movimientos y tenga una perfecta visibilidad.

Anuncie la maniobra de adelantamiento con antelación, manteniendo los intermitentes encendidos hasta que la haya realizado.

CANTABRIA



Puntos peligrosos.—Travesías de Castro Urdiales, Solares y Torrelavega.

Obras.—N-611, entre Las Fraguas y Somahoz. N-634, puente sobre ría en San Vicente de la Barquera.

Medidas especiales.—No previstas, en principio.

Itinerarios alternativos.—No previstos, en principio.

Salida: 1, 2/3-A	Salida: —
Retorno: 30/31-J 30/31-A	Retorno: 17 a 23 h.

CASTILLA-LA MANCHA



ALBACETE

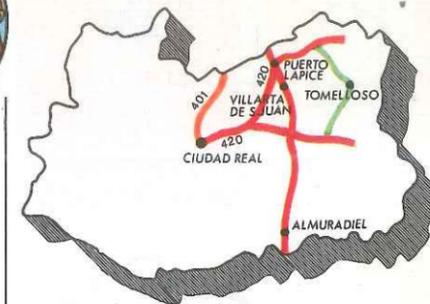
Puntos peligrosos.—Travesías de Albacete y de La Roda.

Obras.—N-322, p.k. 42,550 al 99,900 y 106,200 al 107.

Medidas especiales.—Circulación restringida a vehículos pesados en lugares previamente establecidos de la N-301 y la N-340.

Itinerarios alternativos.—Evitación travesía de La Roda, por Minaya y Barrax. Evitación travesía Albacete, por ronda Norte.

Salida: 1-J 15-J 30/31-J 14-A	Salida: tardes
Retorno: 30/31-J 30/31-A 1-S	Retorno: mañanas



CIUDAD REAL

Puntos peligrosos.—Travesías de Puerto Lápice y de Villarta de San Juan.

Obras.—No previstas.

Medidas especiales.—Regulación de las travesías de Puerto Lápice, Almuradiel y Tomelloso.

Itinerarios alternativos.—Se recomienda que, de Madrid a Ciudad Real, se use la N-401 (Toledo).

Salida: 1/2-J 1, 2/3-A 15-A	Salida: mañanas
Retorno: 31-J 1, 2/3-A 31-A 1/2-S	Retorno: tardes/noches



CUENCA

Puntos peligrosos.—Travesías de Mota del Cuervo y Tarancón y cruce de Villarrobledo.

Obras.—No previstas.

Medidas especiales.—No previstas, en principio.

Itinerarios alternativos.—No previstos, en principio.

Salida: 31-J 1-A	Salida: 31-J tarde 1-A mañana
Retorno: 30/31-A 1-S	Retorno: tardes



GUADALAJARA

Puntos peligrosos.—Cuatro Caminos (N-320 con N-II); travesías de Alcolea del Pinar y curvas de Torija.

Obras.—Escalón lateral en la N-II en toda la provincia.

Medidas especiales.—Restricciones vehículos pesados, en km. 101,800 de N-II.

Itinerarios alternativos.—No previstos, en principio.

Salida: 30/31-J 1/2-A 14/15-A	Salida: 16 a 22 h.
Retorno: 30/31-A 1-S	Retorno: 16 a 22 h.



TOLEDO

Puntos peligrosos.—Travesía Talavera (puente largo); tramo Santa Olalla-límite prov. Madrid; cruce de Maqueda y travesía Valmojado.

Obras.—Carretera C-400, p.k. 37,100 al 56,200.

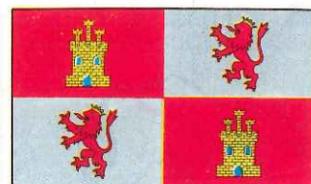
Medidas especiales.—Desvío Año-

ver de Tajo; circunvalación Talavera; cortes alternativos en Santa Olalla.

Itinerarios alternativos.—Se recomienda no usar la C-400, entre Mora y Madridejos, por obras.

Salida: 31-J 1-A	Salida: 31-J, tarde/noche 1-A, madrugada a mediodía
Retorno: 30/31-A	Retorno: 30/31-A tarde/noche

CASTILLA LEON



AVILA

Puntos peligrosos.—Travesía de Avila.

Obras.—En la N-VI, intersección con la N-403 (Adanero); en la N-403, entre Blascosancho y la N-VI; en la C-502, puente de Ramacastañas, con limitación de peso en puente viejo a 16 Tn. (desvío por Sotillo de La Adrada).

Medidas especiales.—No previstas, en principio.

Itinerarios alternativos.—No previstos, en principio.

Salida: 31-J 1/2-A	Salida: —
Retorno: 30/31-A	Retorno: 16 a 21 h.



BURGOS

Puntos peligrosos.—Túneles de Pancorbo en la A-1; nudo Landa y Puerto de la Brujula en la N-I; circunvalación de Burgos y acceso a Villagonzalo, en la N-620. Punto conflictivo en N-620, estación de servicio, km. 14.

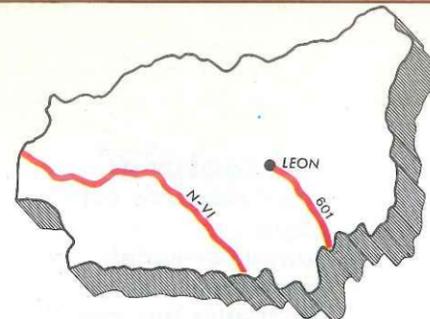
Obras.—No previstas.

Medidas especiales.—No previstas, en principio.

Itinerarios alternativos.—N-I (km. 236, nudo Landa), bifurcación del tráfico procedente de A-1 y N-I, hacia las N-620 y N-I Sur. En previsión respecto a este punto, desvío hacia la N-620 por la N-I hasta Lerma, y desde aquí, por la C-110, hasta Quintana del Puente (Palencia), para enlazar con la N-620 en el km. 53.

Salida: 1, 2/3-A	Salida: —
Retorno: 29, 30/31-A	Retorno: 15 a 21 h.

Si circula en moto, recuerde que el casco es obligatorio.



LEON

Puntos peligrosos.—Ninguno en especial.

Obras.—En N-VI, kms. 325 al 342; en N-601, entre límite con provincia Valladolid y cruce con la LE-911.

Medidas especiales.—No previstas, en principio.

Itinerarios alternativos.—No previstos, en principio.

Salida: 30/31-J 1-A	Salida y retorno, de 16 a 22 h.
Retorno: 30/31-A 1-S	



PALENCIA

Puntos peligrosos.—Travesías de Villamartin de Campos, Palencia y Magaz.

Obras.—No previstas.

Medidas especiales.—No previstas, en principio.

Itinerarios alternativos.—Para el tráfico procedente de León-Benavente a Burgos, desvío en Villalón (N-120) por Carrion de los Condes-Melgar-Burgos.

Salida: —	Salida: 12 a 14 h.
Retorno: 30/31-A 1/2-S	Retorno: 17 a 21 h.

En vías rápidas, para advertir el adelantamiento a los demás usuarios, hágalo con destellos luminosos.



SALAMANCA

Puntos peligrosos.—Travesías de Salamanca y Ciudad Rodrigo, así como puentes de Castillejos y curvas de San Giraldo.

Obras.—No previstas.

Medidas especiales.—No previstas, en principio.

Itinerarios alternativos.—Para evitar Salamanca, desvío en el p.k. 231,800 (N-620), por Villamayor y puente Gudino.

Salida: 31-J 1, 2/3-A	Salida: —
Retorno: 30/31-A 1-S	Retorno: —



SEGOVIA

Puntos peligrosos.—Travesías de Villacastín, Santo Tomé del Puerto y Cerezo de Abajo.

Obras.—No previstas.

Medidas especiales.—No previstas.

Itinerarios alternativos.—En N-403, para evitar paso por Medina del Campo y Tordesillas.

Salida: 31-J 1/2-A	Salida y retorno, no especialmente determinado.
Retorno: 30/31-A 1-S	



SORIA

Puntos peligrosos.—N-II, entre Medinaceli y Santa María de Huerta. N-122, entre Agreda y Soria, así como travesías de Langa de Duero, Burgo de Osma, Soria y Almazán.

Obras.—No previstas.

Medidas especiales.—No previstas, en principio.

Itinerarios alternativos.—Para tráfico de Navarra a Madrid y retorno, desvío en Agreda, por Ovega y Gomara, a Almazán.

Salida: 31-J 1/2-A	Salida: 12 a 20 h.
Retorno: 31-A	Retorno: 10 a 20 h.





VALLADOLID

Puntos peligrosos.—Travesías de Medina del Campo, Tordesillas y accesos a Valladolid.

Obras.—En N-403, entre límite con provincia Segovia y p.k. 126, y en N-620, entre kms. 100 y 120.

Medidas especiales.—No previstas, en principio.

Itinerarios alternativos.—Para tráfico entre Madrid y Galicia, por N-VI, desvío por Ataquines hacia Olmedo, Valladolid, Becilla y Benavente (al revés en retorno). De Madrid a Asturias, desvío en N-VI por Ataquines, Olmedo, Valladolid, Mayorga, Valencia de Don Juan y León.

Salida: 31-J 1, 2/3-A	Salida y retorno: 12 a 22 h.
Retorno: 30/31-A 1-S	



ZAMORA

Puntos peligrosos.—N-VI, entre Benavente y San Esteban del Molar; C-620, entre Rionegro del Puente y Mombuey; N-525, travesía de Pala-

cios de Sanabria, cruce de Castrogonzalo, y travesías de Mombuey, Palacios y Requejo.

Obras.—No previstas.

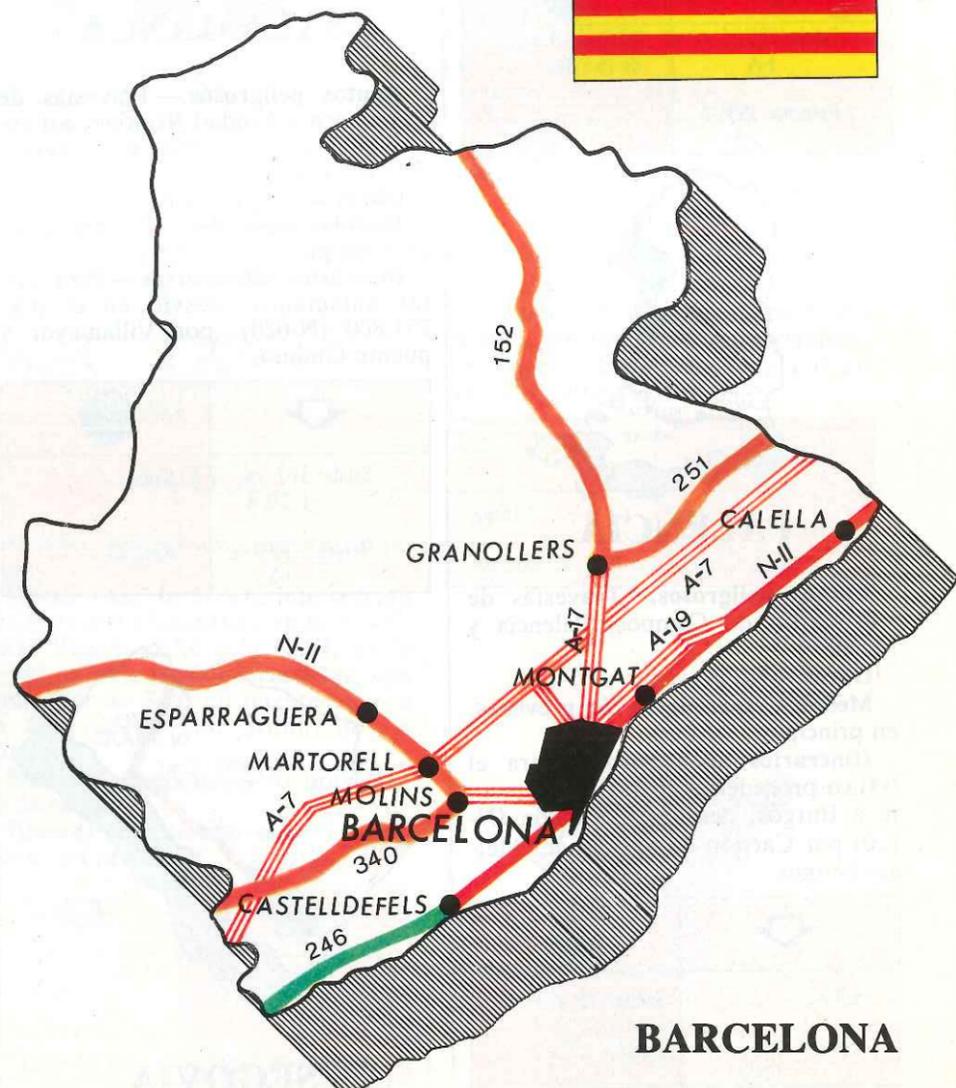
Medidas especiales.—No previstas, en principio.

Itinerarios alternativos.—Para tráfico de La Coruña a Madrid, se recomienda usar la autopista A-6 (desvío en km. 257), por C-620 Becilla, N-601, Valladolid, N-403, Adanero).

Salida: 31-J 1-3-A	Salida: 12 a 14 h.
Retorno: 29, 30/31-A	Retorno: 18 a 20 h.

Para cambiar de carril recuerde esta regla: retrovisor-señal-maniobra, y tenga en cuenta que por detrás pueden surgir vehículos de marcha más rápida.

CATALUÑA



BARCELONA

Puntos peligrosos.—Travesía N-II Norte y C-246 (Castelldefels), y travesías de la N-152, entre Barcelona y Granollers.

Obras.—No previstas.

Medidas especiales:

Salida.—31 julio: un carril adicional entre Barcelona y Molins de Rey, en la A-2. Carril adicional entre Barcelona y el p.k. 8,700 de la A-17.

1 agosto: uno o dos carriles adicionales en la A-2; un carril adicional en la A-17, y un carril adicional en la N-II Norte.

Retorno.—30/31 agosto: un carril adicional en salidas de Barcelona en C-246, A-2 y N-II Norte, y de entrada a Barcelona, un carril adicional en la A-2, A-17, A-19, C-246, N-II Norte/Sur y N-340.

Fines de semana julio/agosto.—Uno o dos carriles adicionales en A-2 y A-7, los domingos; un carril adicional en A-17, los domingos; entre Montgat y Calella, dos carriles permanentes en la N-II, viernes, sábado y domingo; entre Esparraguera y Cuatro Caminos, dos carriles permanentes en N-II, domingos tarde; un carril adicional en C-246, sábados mañana y domingos; en N-340, dirección única intermitente los domingos.

Itinerarios alternativos.—Barcelona-Gerona: para evitar la A-7, tomar la N-152 y la C-251, a enlazar con la N-II; N-II Norte: salida por A-17; autopista A-7: para evitar Martorell, se recomienda usar la N-II Sur, en la salida, para el tráfico hacia Lérida y Barcelona, y la N-340, para el tráfico hacia Tarragona-Valencia; en el retorno, usar la N-II Sur para el tráfico procedente de Lérida-Barcelona.

Salida: 3-A 15-A	Salida: 9 a 13 h.
Retorno: 17-A 31-A	Retorno: 19 a 22 h.

La distancia de seguridad entre vehículos debe ser mayor si se circula por autopista o las condiciones meteorológicas son adversas.



GERONA

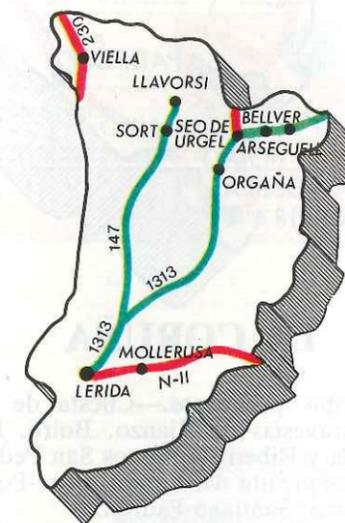
Puntos peligrosos.—N-II y salidas 6 y 9 de la autopista A-7; travesía de Lloret de Mar; tramo Cadaqués-Llança y precaución accesos playas.

Obras.—No previstas.

Medidas especiales.—No previstas, en principio.

Itinerarios alternativos.—No previstos, en principio.

Salida: 29, 30/31-A	Salida y retorno: 29-A, de 17 a 22 h. 30-A, de 10 a 14 h. 31-A, de 9 a 12 y de 16 a 22.
Retorno: mismos días	



LERIDA

Puntos peligrosos.—Travesías de Lérida, Mollerusa, Organya y Seo de Urgel, y tramo Seo de Urgel-Andorra.

Obras.—C-1313, desde Organya a Els Hostalets, y desde Bellver de Cerdanya a Arseguell. C-147, desde

Sort a Llavorsí. N-230: túnel de Viella.

Medidas especiales.—No previstas, en principio.

Itinerarios alternativos.—No previstos, en principio.

Salida: 31-J 1, 2/3-A 15, 16/17-A	Festivos, 10 a 14 h. Lab. de 16 a 22 h.
Retorno: 30/31-A	



TARRAGONA

Puntos peligrosos.—Travesías de Miami, Cambrils, Tarragona, Comarruga y El Vendrell.

Obras.—No previstas.

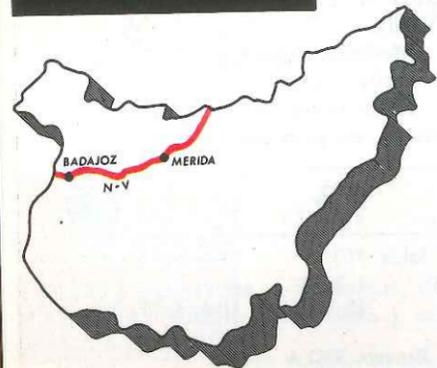
Medidas especiales.—Fines de semana, en N-340, carril adicional entre Comarruga y accesos a la autopista A-7.

Itinerarios alternativos.—Se recomienda utilizar la autopista A-7, para evitar la N-340.

Fines de semana	De 18 a 22 h. (sólo domingos)



EXTREMADURA



BADAJOZ

Puntos peligrosos.—Travesía Mérida, y tramo Badajoz-frontera con Portugal.

Obras.—No previstas.

Medidas especiales.—No previstas, en principio.

Itinerarios alternativos.—No previstos, en principio.

Salida: 1 y 31-J 1-A	Salida: primeras h. tarde
Retorno: 30/31-J 30/31-A	Retorno: primeras h. mañana



CACERES

Puntos peligrosos.—Travesías de poblaciones, especialmente la de Trujillo.

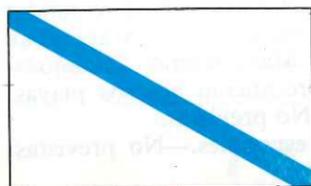
Obras.—N-110, kms. 26 al 56; N-630, kms. 94-95 y 117-120.

Medidas especiales.—No previstas, en principio.

Itinerarios alternativos.—No previstos en principio.

Salida: 1/2-J 1/2-A 15/16-A	Salida: primeras h. tarde
Retorno: 31-J 30/31-A	Retorno: primeras h. mañana

GALICIA



LA CORUÑA

Puntos peligrosos.—Cuesta de la Sal; travesías de Rianzo, Boiro, La Puebla y Ribeira y tramos San Pedro de Nos-puente del Pasaje, Fene-Ponteume, Santiago-Padrón.

Obras.—En casco urbano Coruña, centro Ponte de Padra y Palavea.

Medidas especiales.—El 16 de agosto, cierre de travesía de Betanzos, desde las 18 horas a las 4 del día 17. Desvío por variante de Betanzos y C-540. En N-VI, dirección La Coruña, sentido único entre San Pedro de Nos y puente del Pasaje, con tres carriles de circulación para tráfico procedente de Madrid-Betanzos,

Oleiro-Sada y A-9-El Burgo. Salida de A-9 hacia San Pedro de Nos, en sentido único, con previsión expresa de giro hacia el Burgo. Accesos a La Coruña: tráfico procedente de Santa Cristina y Oleiros, por Los Castros; el procedente de Madrid-Betanzos y de la A-9-El Burgo, por avenida de Alfonso Molina.

Itinerarios alternativos.—Tráfico hacia Riánxo, Boiro, La Puebla y Ribeira, desvíos por Picaraña (N-550), para tomar la local que conduce a la C-552.

Festivos (playas) 16-A en Betanzos	Salidas: de 12 a 15 h. Retorno: de 20 a 23 h.

En caravana, mantenga la distancia de seguridad y evite los adelantamientos.



LUGO

Salvo las obras en las carreteras C-641, entre Villalba y Cabreiros, y en la C-640, entre Cabreiros y Viveiro, esta provincia no presenta ningún problema.



ORENSE

Puntos peligrosos.—Travesías de Verín, Torres del Pino, Casardoma, Carballino y Ginzo de Limia.

Obras.—No previstas.

Medidas especiales.—No previstas, en principio.

Itinerarios alternativos.—No previstos, en principio.

Salida: 15/16-J 31-J 1/2-A	Salida: 8,30 a 12 h.
Retorno: 29, 30/31-A 1-S	Retorno: 19 a 23 h.



PONTEVEDRA

Puntos peligrosos.—Travesías de Porriño, Punteareas, Cesures y Caldas. Tramos Vigo-Bayona, Pontevedra-La Toja y Gondar-Vilagarcía.

Obras.—No previstas.

Medidas especiales.—No previstas, en principio.

Itinerarios alternativos.—De Pontevedra a La Lanzada, por Mosteiro, Barrantes, Coirón, Dena, Villalonga y La Lanzada. De Vigo a Bayona, por Los Molinos y La Ramallosa.

Fines de semana (playas)	Salida: 11 a 13 h. Retorno: 20 a 22 h.

En autopista y autovía circule por el carril derecho.

Utilice los restantes sólo para adelantar y vuelva gradualmente otra vez a la derecha.



LA RIOJA



Puntos peligrosos.—Cruce de Casalarreina, variante Sur de Logroño (N-232) y variante Este de Logroño (N-111).

Obras.—N-111, entre Villanueva y puerto de Piqueras.

Medidas especiales.—No previstas, en principio.

Itinerarios alternativos.—No previstos, en principio.

Salida: 30/31-J 1-A	Salida: —
Retorno: 30/31-A	Retorno: desde 19 h.

MADRID



Puntos peligrosos.—N-III, puente de Arganda; N-IV, puente largo y travesía de Aranjuez; N-V, km. 33,400, estrechamiento de Navalcarnero.

Obras.—No previstas.

Medidas especiales:

Salida.—N-I (Madrid-Irún), 31 julio y 1 agosto se autorizará a vehículos ligeros circular por arcén entre S. Agustín de Guadalix y El Molar. N-IV (Madrid-Andalucía), probables desvíos por Añover de Tajo, en las fechas clave. N-V (Madrid-Extremadura), en los días clave se autorizará a vehículos ligeros el transitar por arcén entre Cuatro Vientos y Alcorcón. N-VI (Madrid-La Coruña): Esta carretera fue la más congestionada el pasado año, por lo que se ha previsto que desde los primeros días de julio y hasta finales de septiembre se instalará un cuarto carril, bien de entrada o salida de Madrid, según las necesidades del tráfico lo exijan.

Por lo que se refiere a la carretera de Castilla, que incide en la N-VI, se prohibirá los días 31 de julio y 1 de agosto el sentido con giro a la izquier-

da desde esta carretera a la calle Osa Mayor, de Aravaca, lo cual se señalará debidamente, para que los automovilistas continúen por el paso inferior a tomar la N-VI, siguiendo por ésta hasta el paso inferior en el p.k. 10,200, segunda entrada a Pozuelo y Aravaca. Quedan excluidas de esta medida las líneas regulares de viajeros. Igualmente, se prohibirá la incorporación de vehículos a la N-VI desde la calle Osa Mayor, por lo que deberán continuar por la M-500 hacia Madrid.

Retorno.—N-I, autorización circulación por arcén a vehículos ligeros por El Molar a S. Agustín de Guadalix. N-IV, posibles desvíos por Añover de Tajo para la corriente circulatoria contraria a la principal. N-V, autorización circulación por arcén desde Alcorcón a Cuatro Vientos, en días clave. N-VI

(Madrid-La Coruña), se instalará cuarto carril de entrada a Madrid, con inicio en Las Rozas, los días 31 de agosto y 1 de septiembre, en el momento en que las necesidades del tráfico lo exijan. En el puente de los Franceses, se dejará libre el carril de la derecha, desde carretera de Castilla al paso del Marqués de Monistrol, también en días clave.

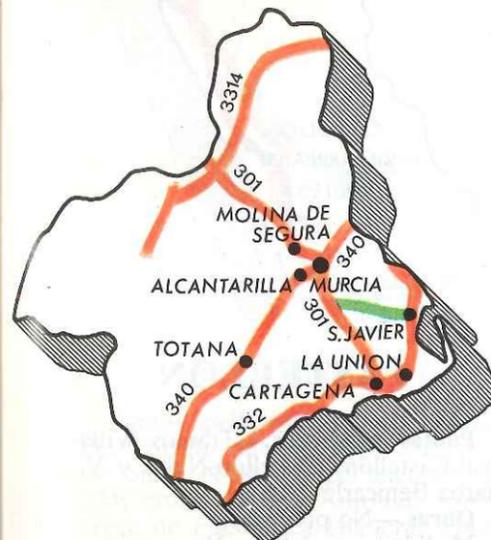
Itinerarios alternativos.—N-III, a los conductores que se dirijan a zona Chinchón y Morata Tajuña, se les recomienda utilizar la carretera de San Martín de la Vega (M-301). N-IV, se recomienda tomar la M-301, desde Villaverde (km. 6), por San Martín de la Vega, y la MP-3011, posteriormente. Para los que se dirijan a Levante, se recomienda desde San Martín de la Vega o Ciempozuelos tomar la N-301, por Titulcia, Chinchón, Colmenar de Oreja, Villarrubia de Santiago y Villatobas. N-V, la travesía de Talavera sigue siendo punto conflictivo, pero no obstante se recomienda esta vía para los que se dirijan a Andalucía occidental. Los que se dirijan a Brunete y San Martín de Valdeiglesias pueden optar por la carretera del Monte, si bien en esta localidad hay que advertir

la existencia de un punto conflictivo en la confluencia de las carreteras M-512 y M-511. N-VI, para los viajeros de larga distancia, se recomienda usar el itinerario alternativo «bis», a partir de Adanero, en la provincia de Avila.

Accesos recomendados a Madrid.—Desde Chinchón: por la C-404, San Martín de la Vega-Madrid. Desde S. Martín de Valdeiglesias y Brunete: por Boadilla del Monte. Desde El Escorial: por la C-600, Guadarrama-Collado Mediano-Cerceda-Colmenar-C-607-Madrid.

Salida: 31-J 1/2-A	Salida: tardes 31-J mañana 1-A
Retorno: 30/31-A 1/2-S	Retorno: desde las 18 h. de cada día

MURCIA



Puntos peligrosos.—Travesías de Murcia, Molina de Segura, San Javier y Alcantarilla. Accesos a La Manga.

Obras.—N-301, varios tramos. N-340 (desvío de Totana). N-332, entre Cartagena y La Unión.

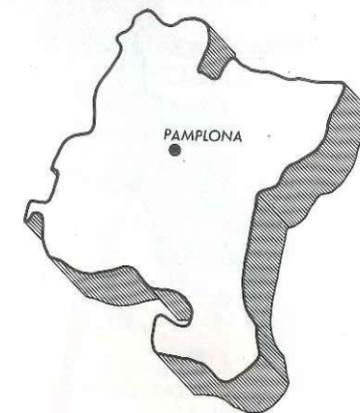
Medidas especiales.—No previstas, en principio.

Itinerarios alternativos.—Tráfico de Valencia a Andalucía, por la N-340 o C-3314; de Castilla-La Mancha hacia las playas, por N-301 o N-332.

Salida: 31-J 1-A	Salida: de 9 a 21 h.
Retorno: 1-S	Retorno: de 12 a 17 h.

Comer en exceso produce somnolencia. Y recuerde: si conduce, no beba alcohol.

NAVARRA



Puntos peligrosos.—Ninguno en especial.

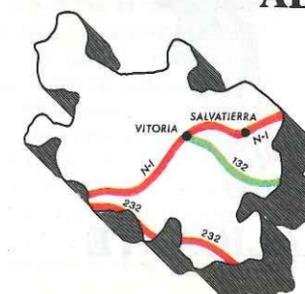
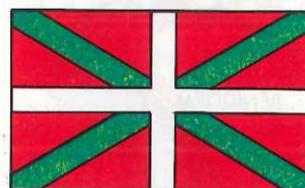
Obras.—No previstas.

Medidas especiales.—No previstas, en principio.

Itinerarios alternativos.—No previstos, en principio.

Salida: 30/31-J 1/2-A	Salida: de 8 a 9 h.
Retorno: 30/31-A	Retorno: de 18 a 22 h.

PAIS VASCO



Puntos peligrosos.—En la N-I, cruce de Salvatierra (km. 374,900); Fuente de la Provincia (km. 366,650); casco urbano de Vitoria (km. 352,600); cruce con N-232 (km. 326, carretera a La Rioja), y cruce con C-132 (km. 354).

Obras.—No previstas.

Medidas especiales.—No previstas, en principio.

Itinerarios alternativos.—No previstos, en principio.

Salida: 24/25-J 30/31-J 1 al 5-A 14/15-A	Salida: de 7 a 11 h.
Retorno: 29, 30/31-A 1/2-S	Retorno: de 17 a 23 h.



GUIPUZCOA

Puntos peligrosos.—N-I, toda la variante de San Sebastián; travesía de Rentería; B. Herrera-San Sebastián; travesía de Añorga (km. 460, altamente conflictiva), y travesías de Beasain, Legorreta y Echagárate.

Obras.—N-634, obras de variante de Ortuella (km. 125). Corte por obras en km. 25, desvío por Meagas (SS-550).

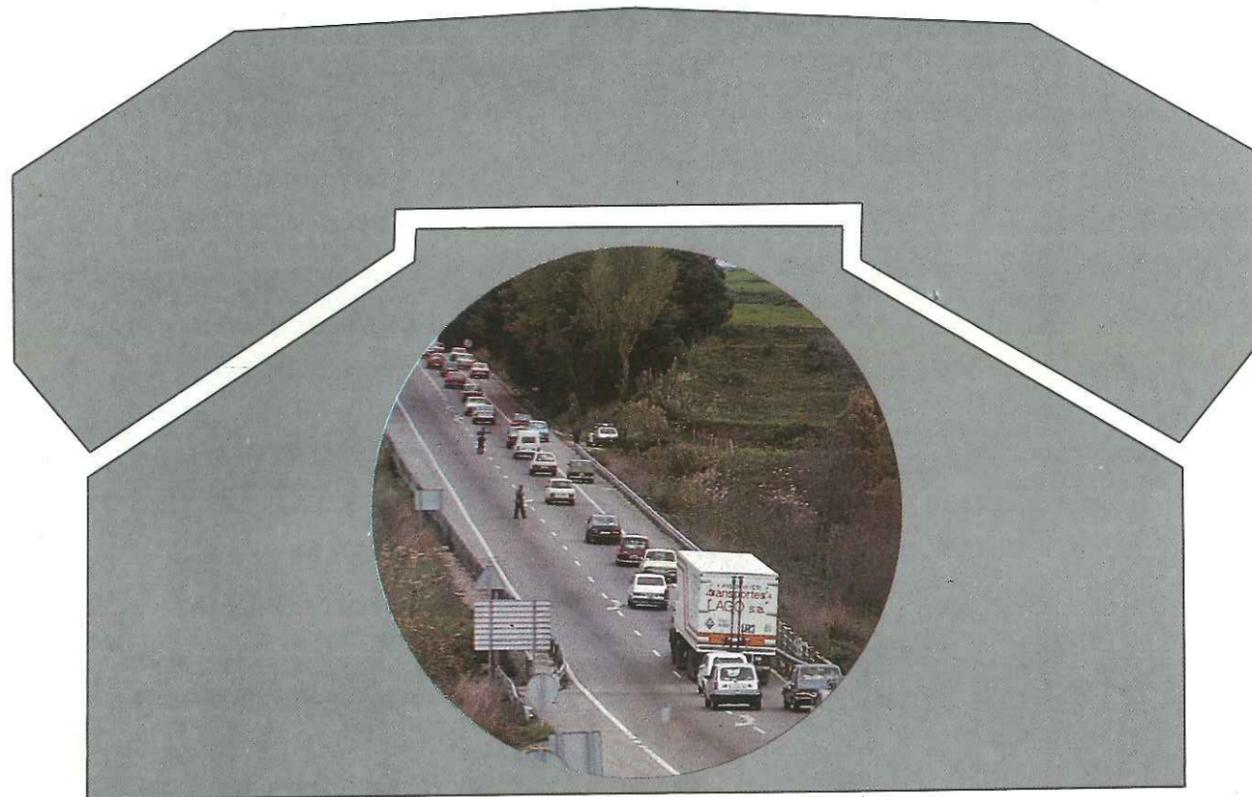
Medidas especiales.—No previstas, en principio.

Itinerarios alternativos.—No previstos en principio.

Salida: 24/25-J 30/31-J 1 al 4-A 14/15-A	Salida: de 7 a 11 h.
Retorno: 29, 30/31-A 1/2-S	Retorno: de 17 a 23 h.

ALAVA

Atención, CONDUCTOR



(91) 7421213

*Y en Cataluña,
también* **(93) 4213333**

La Dirección General de Tráfico quiere lograr la mayor seguridad para usted y hacer más fluido el tráfico en nuestras carreteras, especialmente en esta época de vacaciones para muchos españoles. 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



La Voz de Galicia

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

Comentario: Dentro de la gama de los vehículos tipo sport de tamaño pequeño, este 115 CV de Citroën es uno de los que se sitúan a la cabeza en cuanto a prestaciones y economía. Es, en realidad, un polivalente deportivo, en el que la comodidad no está reñida con su carácter eminentemente juvenil. Citroën ha acertado, a nuestro juicio, plenamente al incorporar este grupo propulsor a su vehículo más pequeño.

LO BUENO

- Excelentes prestaciones.
- Frenos muy efectivos.
- Buena estabilidad.

LO MALO

- Maletero escaso.
- Pequeño radio de giro.
- Excesiva rumorosidad.

autopista

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

Comentario: El Visa GTI ha sufrido hace poco un cambio de potencia, beneficiándose de las mejoras aportadas al nuevo 205 GTI francés, lo que confirma de modo aún más palpable el carácter deportivo de este modelo. El comportamiento de las suspensiones, su motor, los desarrollos de transición y su aspecto interior proporcionan al conductor la sensación de conducir un auténtico deportivo, manteniéndose por otro lado la carrocería de cuatro puertas, para mayor comodidad de la familia. Sus mayores virtudes están en el comportamiento de la mecánica y el completo equipamiento, criticándole únicamente la escasa capacidad del maletero, donde se encuentra ubicada la rueda de repuesto.

LO BUENO

- Uso polivalente.
- Mecánica brillante.
- Auténtico deportivo.

LO MALO

- Maletero reducido.
- Línea discutida.
- Mal confort de suspensión.

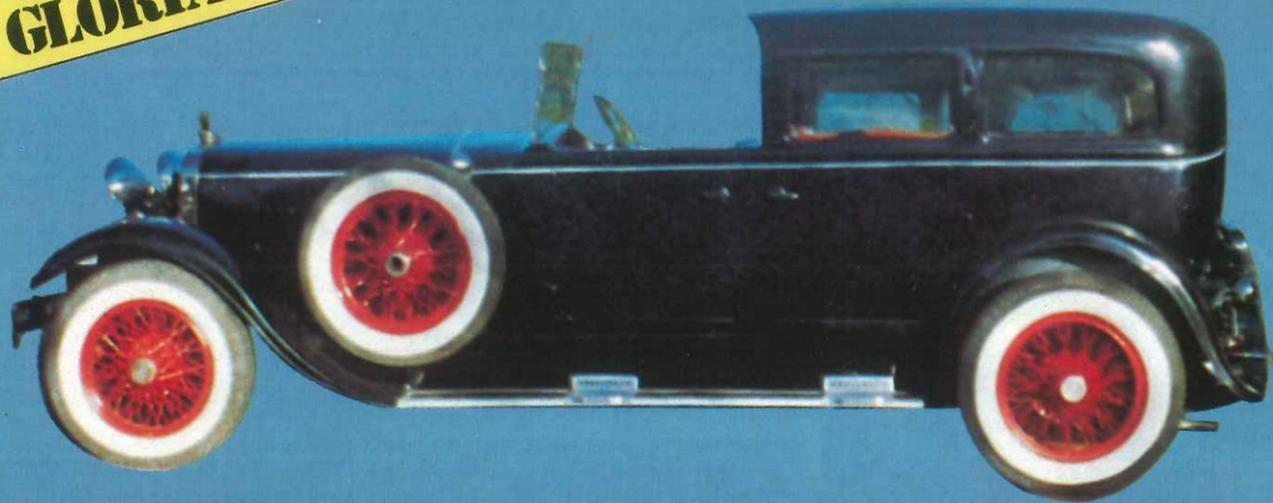
Lo realizarán laboratorios oficiales LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD DEL COCHE, A ESTUDIO

Uno de los cambios introducidos en nuestra revista, que observará en todo este número, nos hubiera gustado que alcanzara también a esta sección de análisis de determinados coches. No obstante, y aunque problemas de cierre de la edición —las vacaciones y las medidas de tráfico no esperan— han impedido, como era nuestro deseo, hacerlo en este número extraordinario que tiene en sus manos, no nos resignamos y, al menos, le contamos nuestras intenciones, las que esperamos llevar a cabo a la vuelta del verano.

Nuestra idea es completar esta sección de «Así ven el...» con una información que profundizará mes a mes en los distintos elementos de seguridad de distintos modelos de coches (frenos, dirección, amortiguadores, etcétera), incluso a través —si la ocasión lo requiere— de comparaciones entre distintos vehículos. Esta tarea, a la que, como es lógico, se pretende dar el rigor más absoluto, será realizada por laboratorios oficiales y personal especializado en cada materia, de forma que todos, ustedes y nosotros, tengamos las máximas garantías sobre los resultados del elemento analizado.

Suponemos que la idea les gustará, como en su día les gustó —a tenor de las cartas recibidas— la idea de publicar esta doble página, donde les damos cuenta de la opinión que los especialistas de distintas publicaciones tienen sobre determinados vehículos del mercado. Una cosa no quitará la otra y, sin embargo, pensamos que se complementarán perfectamente, dándole una información que resultará útil para todos y, sobre todo, mucho más completa.

VIEJAS GLORIAS



HISPANO SUIZA, tipo 49. Coupe de Ville 1925

La Hispano Suiza se creó en 1904, al hacer sociedad el acaudalado español Damián Mateu y el relojero suizo Mark Birkigt, verdadero genio de la mecánica. Fue tal la calidad y elegancia de estos automóviles, que en algún momento llegaron a eclipsar a la afamada Rolls Royce. En 1911 se instaló en París una sucursal de la fábrica española, de la que salieron los magníficos H6B, capaces de alcanzar en aquella época los 150 kilómetros por hora, con gran seguridad y confortabilidad. El coche estaba dotado de un servofreno cuya patente fue adquirida por la Rolls Royce. Esta ejemplar empresa se cerró en 1946, año en que fue absorbida por ENASA, para continuar la producción con los célebres Pegaso. (De la colección de Demetrio Gómez Planche, de Salamanca.)



XXV ANIVERSARIO DEL VETERAN CAR CLUB

El Veteran Car Club, miembro de la Unión Española de Clubs de Automóviles Antiguos, ha celebrado su vigésimoquinto aniversario. El pasado mes de mayo se cumplieron sus bodas de plata. Fue en ese mes del año 1961 cuando se celebró la primera prueba Madrid-Bernidorm-Madrid, que ha venido recorriendo año tras año carreteras y carreteras, convirtiéndose en el rallye más largo del mundo, ya que se recorrió ha llegado a veces a los 2.000 kilómetros.

Este año, con motivo de las elecciones generales, la prueba ha sido aplazada por un tiempo, aunque se cree que podrá disputarse durante este mes de julio. El recorrido será en esta ocasión Madrid-Cuenca-Guadalajara, y podrán participar en él sólo automóviles hasta 1939. Los interesados

en participar podrán informarse en la sede de Veteran Car Club: Cuesta de San Vicente, 16. Madrid.

IV RALLYE CIUDAD RODRIGO

Los tres últimos días del pasado mes de mayo se celebró el IV Rallye Ciudad Rodrigo, que contó con la participación de 32 coches de época. El rally tiene un carácter eminentemente turístico por la comarca de Salamanca y sirvió no sólo para recorrer bellos parajes, sino también para degustar los platos típicos de la zona, todo ello aderezado con el sabor que deja el viajar en coches de los que salvo estos grandes enamorados de esos «viejos cacharros» ya casi nadie se acuerda.

OTROS RALLYES

- En julio, los días 17, 18, 19 y 20, Rallye de Coches Antiguos (moros y cristianos) de Orihuela. (Sólo automóviles hasta 1930.) Organiza: Escudería La Galga.
- En agosto, Rallye de Automóviles Antiguos de Quintanar de la Orden, los días 8, 9 y 10. Organiza: Amigos de los coches antiguos. Quintanar de la Orden (Toledo).

- Rallye de Coches Antiguos de San Sebastián, días 15, 16 y 17.

- En septiembre, Rallye de Coches Antiguos de Alicante 1986 (sin fecha). Organiza: Escudería La Galga.

- V Rallye de Coches Antiguos de la Costa Verde (sin fecha). Organiza: Club El Pistón. Santander.

- Rallye Hoyo de Manzanares (Madrid). Organiza: Veteran Car Club. Día 14.

- XXIII Caravana Internacional de Cotxes Vetustos, días 11, 12, 13 y 14. Organiza: Motor Club Gerona.

- Rallye de Coches Antiguos de La Rioja, días 26, 27 y 28. Organiza: Club de Automóviles de La Rioja.

A partir de este mes, la sección Viejas Glorias se amplía. Pretendemos dar todos los meses cumplida información de los rayos que se vayan celebrando así como anunciar aquellos previstos para los meses siguientes, para que nuestros lectores interesados en este mundo, cada día más en auge en nuestro país, estén al día. Cualquier información sobre estos temas pueden dirigirla a la revista TRAFICO, c/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid.

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matriculas concedidas		Total vehículos matriculados en junio 86	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Últimas matriculas mayo	Últimas matriculas junio			
Alava	0515-I	1094-I	579	484	43
Albacete	8366-G	8816-G	450	585	154
Alicante	4666-AS	7398-AS	2.732	2.280	736
Almería	8425-I	9128-I	703	894	265
Asturias	5207-AH	6786-AH	1.579	1.571	192
Ávila	3220-D	3458-D	238	250	49
Badajoz	2932-J	3493-J	561	933	258
Baleares	0734-AJ	3663-AJ	2.929	1.724	580
Barcelona	4327-HH	7153-HJ	12.816	8.157	1.906
Burgos	8416-I	9086-I	670	767	59
Cáceres	3202-G	3567-G	365	642	107
Cádiz	0613-U	1854-U	1.241	1.782	630
Cantabria	4271-N	5101-N	830	856	162
Castellón	5238-N	6147-N	909	866	438
Ciudad Real	3703-I	4140-I	437	878	162
Córdoba	3619-O	4467-O	848	1.010	471
Coruña (La)	0588-AD	2277-AD	1.689	1.696	338
Cuenca	7368-D	7595-D	227	293	53
Gerona	9256-W	0730-X	1.474	1.052	266
Granada	9226-L	0210-M	984	1.661	579
Guadalajara	9675-C	9909-C	234	262	46
Guipúzcoa	8433-W	9870-W	1.437	1.327	138
Huelva	8333-H	8886-H	553	446	208
Huesca	1528-G	1893-G	365	363	81
Jaén	6233-I	6831-I	598	830	327
León	9662-L	0458-M	796	736	118
Lérida	5912-L	6594-L	682	737	117
Lugo	1514-I	2070-I	556	920	134
Madrid	3176-GZ	5943-HB	12.763	8.229	1.356
Málaga	1729-AC	3680-AC	1.951	2.247	807
Murcia	7396-X	8940-X	1.544	1.816	800
Navarra	1162-S	2477-S	1.315	1.119	176
Orense	6806-H	7300-H	494	498	95
Palencia	2731-E	3035-E	304	325	48
Palmas (Las)	8044-Y	9597-Y	1.553	1.253	163
Pontevedra	1625-X	2935-X	1.310	1.495	274
Rioja (La)	9059-G	9480-G	421	409	135
Salamanca	8944-H	9410-H	466	586	68
Santa Cruz de Tenerife	5372-W	6785-W	1.413	1.524	136
Segovia	4886-D	5106-D	220	231	40
Sevilla	7066-AJ	9605-AJ	2.539	2.541	1.083
Soria	5081-C	5241-C	160	175	24
Tarragona	9652-P	0764-S	1.112	961	315
Teruel	4441-D	4656-D	215	308	55
Toledo	1154-I	1844-J	690	719	170
Valencia	1707-BW	5964-BW	4.257	4.169	1.674
Valladolid	6376-M	7264-M	888	718	91
Vizcaya	3840-AM	6226-AM	2.386	1.779	244
Zamora	3743-E	4003-E	260	316	54
Zaragoza	4226-W	5770-W	1.544	1.275	262
Ceuta	6194-C	6310-C	116	262	16
Melilla	8934-B	9017-B	83	55	17
TOTALES			75.486	67.012	16.720

Por necesidades de cierre, los datos de matriculaciones están cerrados antes del 30 de junio.

Continúan los cursos de reciclaje

El pasado 27 de junio fue clausurado en Alcalá de Henares (Madrid), un nuevo curso de reciclaje para profesores de formación vial, que durante dos meses han realizado noventa profesores de autoescuelas procedentes de la propia ciudad cervantina y su zona de influencia. Las clases se han celebrado en dependencias del Polideportivo Virgen del Val, cedidas desinteresadamente por el Ayuntamiento alcalaíno.

Por otra parte, se está celebrando otro curso en las instalaciones que la DGT posee en Móstoles, que finalizará en los últimos días de julio, y al que asisten también noventa profesionales de la enseñanza de la conducción. Asimismo, se realizan cursos en distintas provincias españolas, los cuales se ampliarán a todas las de la geografía nacional, según lo vayan permitiendo las disposiciones de personal docente.



La situación económica y financiera de Seat estaba pasando por un momento crítico. El Estado, a través del INI, no hacía otra cosa que tapar las pérdidas que desde 1978 se elevaban a 200.000 millones de pesetas. Al mismo tiempo, los gastos financieros se habían multiplicado por dos, llegando el pasado año a situarse en torno a los 40.000 millones.

Por otro lado, la necesidad de modernizar las instalaciones, así como adecuar la plantilla mediante medidas no traumáticas (jubilaciones anticipadas y bajas incentivadas), requerían unas inversiones gigantescas.

La solución pasaba por incluir a Seat en una multinacional que sanease su economía e introdujera en sus instalaciones tecnología punta. Así lo vieron los responsables del INI, que desde hace años, primero con Fiat y ahora con Volkswagen, intentaron negociaciones que han culminado con la firma de un acuerdo con la multinacional alemana que despeja el horizonte de Seat, empresa que ya pertenece a Volkswagen. Era una boda necesaria.

El pasado 9 de junio se firmó en Ginebra el protocolo por el cual la multinacional Volkswagen adquirirá el 51 por 100 de las acciones de Seat mediante el pago de 40.800 millones de pesetas. Los acuerdos firmados prevén que a finales de este año el 75 por 100 de las acciones estén en manos de los alemanes para, posteriormente, a primeros de 1991, controlar el 100 por 100 de la empresa española.

Con esta firma se pone fin a una serie de largas conversaciones que comenzaron allá por el año 1982 y que fructificaron en un acuerdo de colaboración, por el cual Seat construiría en nuestro país los modelos Polo y Passat del fabricante alemán, convirtiéndose, además, en importador exclusivo de las marcas Audi y Volkswagen. Fue entonces cuando el anterior presidente del INI, Enrique Moya, sugirió la posibilidad de la adquisición por parte de VW de un paquete de acciones de Seat.

Por aquel entonces, Volkswagen comenzaba a salir de un bache financiero y no hizo mucho caso a la sugerencia, aunque tampoco la echó en saco roto, puesto que a finales de ese mismo año se produjo el primer intercambio de borradores, que fue rechazado por la parte española por no considerarlo adecuado a los planes que el INI tenía para Seat.

Tras múltiples contactos y negociaciones, es en 1985 cuando los alemanes encargan un estudio sobre la viabilidad de Seat, del que se desprende que la empresa española es perfectamente viable y puede ser competitiva a todos los niveles. Con estas perspectivas, los responsables de Volkswagen solicitan una auditoría, mientras que los contactos entre ambas partes se intensifican, lo que da una

idea del interés creciente de los negociadores alemanes por el tema.

Por fin, el 22 de febrero último, el Consejo de Vigilancia de Volkswagen autorizó la compra del 51 por 100 de las acciones de Seat, que ha culminado con la firma de Ginebra.

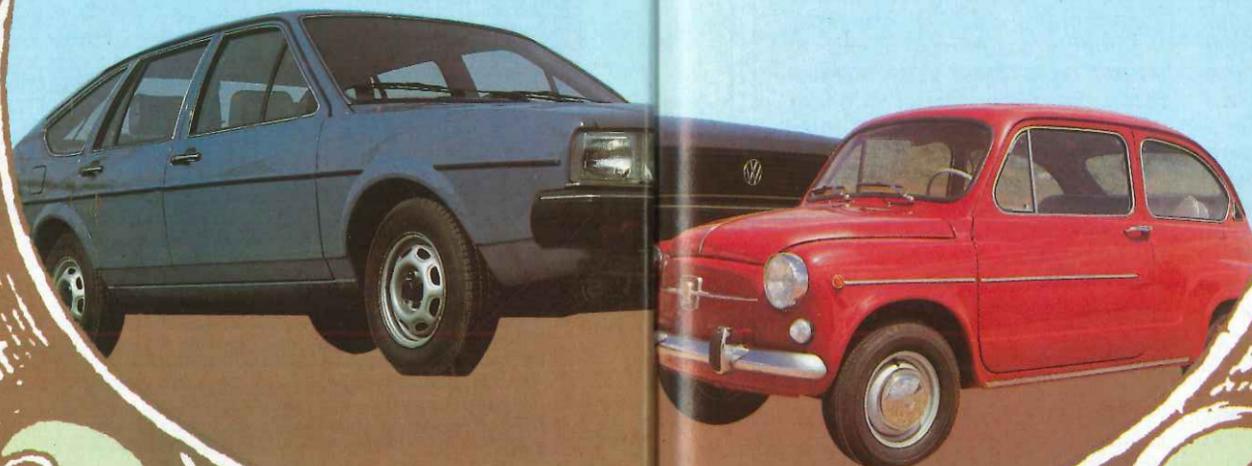
La compra de las acciones de Seat le va a suponer a Volkswagen un desembolso total de 80.000 millones de pesetas, que ya fue autorizado el 30 de mayo por el Consejo de Ministros español.

El acuerdo

Es evidente que en un acuerdo de esta envergadura, una de las partes se lleva siempre el gato al agua y, en este caso, han sido los alemanes los que sacan la mejor tajada, habida

SEATVOLKSWAGEN

UNA BODA NECESARIA



LOS NUMEROS ROJOS DE SEAT

Año	Millones
1977	406
1978	-10.358
1979	-15.091
1980	-20.544
1981	-20.160
1982	-23.665
1983	-35.778
1984	-36.189
1985	-36.522
Total acumulado	-198.307

cuenta de la situación económica y financiera de la empresa española, que tampoco era un «bombón».

De entre los puntos menos favorables a Seat podemos destacar que Volkswagen puede hacer nulo el acuerdo en los siguientes casos:

— La aceptación de una reclamación, por parte de la Comisión Europea, referente al apoyo financiero que el Gobierno español proporcionó a Seat, antes de su venta (185.000 millones de pesetas) y que podría violar las normas comunitarias.

— La prohibición por parte de Fiat, mediante acciones judiciales, de que Seat siga fabricando los modelos de su gama o que reclamara «royalties» por los mismos.

— Si Volkswagen encuentra «agujeros» que no figuran en los balances del fabricante español.

También el Gobierno español puede anular el acuerdo si, en los seis primeros meses, considera que no se cumplen las condiciones del mismo o que no le convienen los puntos anteriormente pactados.

Por otro lado, hay que destacar que la firma alemana tiene previsto realizar unas inversiones próximas al medio billón (500.000 millones) de pesetas. Estas inversiones se destinarán a la introducción de nuevos modelos, así como a la construcción de una nueva planta en la que se introducirá tecnología de vanguardia y que estará situada en la localidad barcelonesa de Martorell, que sustituirá a la ubicada en la Zona Franca de la capital catalana.

Volkswagen ha previsto que estas inversiones permitirán a Seat llegar a una producción de más de 400.000 vehículos anuales en 1993, de los que aproximadamente el 60 por 100 será destinado a la exportación.

Según las estimaciones previstas, será necesaria una reestructuración de la plantilla de Seat de unos 3.000 trabajadores, que serán dados de baja mediante medidas no traumáticas como bajas incentivadas y jubilaciones anticipadas. Para esto, el INI destinará más de 15.000 millones de pesetas, previstos en los acuerdos firmados.

La unión hace la fuerza

No sólo la situación económica de Seat ha sido la causante de la absorción de Seat por Volkswagen, aunque sí ha propiciado la inmediatez del acuerdo.

El divorcio de Fiat

Desde que se fundó Seat, allá por el año 1955, el grupo Fiat fue el valedor tecnológico del fabricante español, al que llevó de la mano desde el primer momento; pero una «rabieta», ya en su mayoría de edad, hizo que ambas separaran sus destinos.

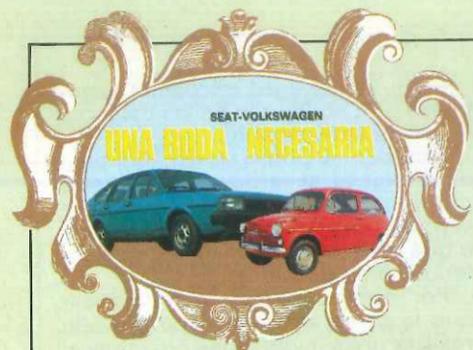
Las relaciones entre ambas llegaron a ser excelentes hasta que, en 1980, Fiat decidió no ir a una ampliación de capital de la empresa española, al no llegar a un acuerdo respecto a la reducción de plantilla ni sobre la liberalización de los precios.

El punto más álgido del enfrentamiento fue cuando, posteriormente, Fiat litigó contra Seat ante el Tribunal de Ginebra por el «Seat Ronda», al que los italianos acusaban de no cumplir los acuerdos entre las dos compañías, dado el enorme parecido que existía entre aquel modelo y el «Ritmo». El Tribunal de Ginebra falló a favor de Seat alegando que cumplía las exigencias del acuerdo.

En unas recientes declaraciones, el presidente de Fiat se lamentaba del acuerdo al que habían llegado VW y Seat. «La venta ha costado mucho más que lo que Fiat pedía al INI por esa misma operación. Si nos hubieran dado las mismas facilidades, nunca nos habiéramos ido de Seat. Nuestras exigencias eran menores.»

Hay que recordar que Fiat atravesaba entonces por un bache comercial y financiero que propició que sus intereses se centraran más en solucionar sus problemas que dedicarse a adquisiciones poco o nada claras por aquellas fechas, pero ya no valen lamentaciones. Posiblemente nunca se sabrá qué hubiera sido lo mejor para Seat, si novio italiano o novio alemán.

A. M.



Desde hace varios años se viene observando una imparable concentración en el sector del automóvil, en el que se ven inmersas no sólo las industrias europeas, sino que americanos y japoneses han entendido que por sí solos no podían subsistir debido, fundamentalmente, a la crisis por la que atraviesa el sector y a pesar de los buenos resultados obtenidos en los últimos años por los fabricantes más fuertes.

En Europa tenemos casos claros de lo anteriormente expuesto como son el grupo PSA (Peugeot, Citroën, Talbot); la americana General Motors y Opel; Renault, que fabrica el Alliance (R-9) en Estados Unidos tras la adquisición de un paquete de acciones de la Chrysler; Ford, que posee el 25 por 100 de la japonesa Mazda; Volkswagen y Audi, y un largo etcétera.

Tras el acuerdo Volkswagen-Audi-Seat, en estos momentos se están barajando dos operaciones más en el concierto europeo del automóvil; las negociaciones que están llevando a cabo Ford y Alfa Romeo (a las que se ha unido el reciente interés de Fiat por la prestigiosa marca italiana) y las de Fiat con el fabricante francés Matra.

A nivel nacional también disfrutamos de algunas alianzas que refuerzan o abren caminos a otros fabricantes no sólo en nuestro mercado, sino que ahora que pertenecemos a la CEE tienen la oportunidad de proyectar sus vehículos a Europa, como es el caso de Nissan con Motor Ibérica o el acuerdo llevado a cabo entre Mercedes y Mitsubishi para fabricar furgonetas en nuestro país de cara al mercado europeo.

En un mercado tan competitivo como el del automóvil, las alianzas son absolutamente necesarias y más si tenemos en cuenta la agresividad de los fabricantes japoneses, que se están haciendo con los mercados más allá de sus fronteras gracias a sus productos altamente competitivos y de precios muy ajustados.

La necesidad de incluir a Seat en el entorno de uno de estos grupos multinacionales era absolutamente necesaria, ya que su viabilidad como empresa independiente era claramente irrealizable. Para el INI es una buena operación que acabará con la sangría financiera, que comenzó en 1978 y a la que no se le veía final.

Alejandro MOLINS

Que no se estropeen las vacaciones

YA sería hora de que cambiásemos el estilo paternalista de las campañas de orientación, previas a las grandes migraciones anuales, pues por una vez sería bueno exigir al automovilista adecuada velocidad, agilidad, reflejos, etcétera.

Deberíamos resumir así la campaña: «Prepárese, usted va a enfrentarse a una dura prueba. Deberá de conducir ligero; por tanto, es necesario que su máquina esté en condiciones y con buenas ruedas para mantener un buen trayecto no sólo en buen estado aparente o con las grietas en la parte interior (difíciles de ver), presión adecuada (cuidado, que con el calor y una presión baja, junto con el coche sobrecargado, el peligro de explosión existe), frenos para detener con seguridad la máquina frente a las dificultades, motor en condiciones para adelantar sin riesgo, suspensión y dirección controlada para que pueda resistir el esfuerzo a que vamos a someterle».

Para conducir veloz es muy importante estar bien despierto, atento a la carretera y a todo lo que la rodea, ágil adelantamiento, decidido; no a los adelantamientos con velocidad ligeramente superior a la del que pretendemos superar, pues se convierten en eternos, con mayor riesgo debido al mayor tiempo de exposición frente a posibles accidentes con vehículos que circulan en sentido contrario. Y también «no» a los conductores que se conforman con ir detrás sin adelantar, provocando la formación de colas, sin ayudar a los que pretenden adelantarlos, cerrando filas para que sea muy difícil, si no imposible, ser adelantados, creando un mayor peligro y nerviosismo a los que les preceden.

Reflejos rápidos para hacer frente a una situación potencialmente peligrosa para nosotros y para los demás usuarios, reaccionando con un rápido golpe de volante, para apartar el coche hacia el arcén, evitando así un posible encontronazo con un automovilista que ha forzado su adelantamiento, en vez de quedarnos en el centro de la calzada con la mano pulsando desesperadamente o autoritariamente el claxon para hacer valer nuestra razón. Es mucho mejor quitarse de enmedio con rapidez e inteligencia.

Encender con rapidez los cuatro intermitentes, además de mantener una distancia prudencial en las retenciones por las aglomeraciones de las vías rápidas, tan habituales en la época estival, en vez de quedarnos a esperar a que el que nos alcance sea un coche lo más pequeño posible.

El conductor rápido, después de un análisis de la situación, velocidades, referencia, etcétera, se lanza al adelantamiento con decisión, sin dudar para culminar la maniobra en el menor tiempo posible, para crear el mínimo de riesgo y permitir el mayor número de adelantamientos a los que le siguen. Decisión, igualmente, veloz al menor síntoma de sueño, detenerse rápidamente a cambiar de conductor o, en caso de no contar con él, no dudar en dar unas cabezadas reparadoras, que el tiempo que perdamos lo recuperaremos con creces al conducir despiertos.

Felices vacaciones a la gran familia automovilística y procurad no estropearlas a nadie.



ZANNI
A TODO GAS

N-430: Málaga-Almería

AL CALOR DEL MEDITERRANEO

La nacional 340 (Cádiz-Barcelona) es una carretera turística cien por cien. Toda la costa mediterránea se va dividiendo en su recorrido que, ciertamente, resulta atractivo al máximo. Las playas, repletas de personas en estas fechas veraniegas, son el objetivo final de miles y miles de familias que en época de vacaciones huyen del continuo quehacer y de ese calor, a veces asfixiante, de muchas ciudades españolas.

Pues bien, la revista TRAFICO, que ya analizó esta carretera desde Málaga hacia Estepona, ha recorrido ahora la 340 desde la capital malagueña hasta Almería, atravesando zonas de sumo interés a nivel del tráfico rodado, amén de turísticas por excelencia. Tramos que hace poco eran casi imposibles de transitar están ahora en condiciones inmejorables y eso que en determinados puntos aún faltan realizaciones. En unos, variantes que no pasen por la misma población. En otros, semaforizaciones adecuadas. Pero en ello están los organismos competentes y a buen seguro que en un prudencial plazo de tiempo esta parte de la Costa del Sol, ese maravilloso litoral mediterráneo extendido desde Málaga hasta Almería, sea bienestar completo para el turista y orgullo de los andaluces.



Málaga, capital de la Costa del Sol, ha sido el punto de arranque de este recorrido que ha efectuado la revista TRAFICO y que es, en cierto modo, la continuación de un trabajo iniciado en el primer número, donde se analizaban los kilómetros que unen la ciudad malagueña con Estepona. Era la parte occidental de la nacional 340 que nace en Cádiz y atraviesa poblaciones tan importantes como Algeciras, La Línea, Marbella, Fuengirola y Torremolinos. Aquel estudio hemos pretendido completarlo en estos momentos, trasladándonos desde Málaga hasta Almería y atravesando en esta ocasión otros pueblos no menos interesantes que los anteriores: Rincón de la Victoria, Nerja, Almuñécar, Motril, Adra y Aguadulce, entre ellos. Pero vayamos analizando el itinerario.

Desde Málaga capital partimos hacia Almería, punto final del trayecto, por el paseo marítimo Ruiz Picasso, con dos carriles de entrada y salida, y las calles Bolivia, Salvador Allende y Juan Sebastián Elcano hasta llegar al punto kilométrico 247,500, en el que por unos metros se unen las dos calzadas con un solo carril para la ida y otro para la vuelta. Desde aquí, comenzamos las anotaciones.

Km. 248,100.—Doble vía para entrar y salir. Esta obra se inauguró el 17 de mayo de este año y ha supuesto una inversión de setenta millones de pesetas.

Km. 248,700.—Los que van hacia Almería tienen un arco que impide el acceso a los de más de 3,8 de altura, quienes han de pasar por la carretera paralela que no atraviesa el túnel pero que tiene una curva muy pronunciada, debidamente señalizada. No es zona de accidentes.

Km. 249,500.—La Araña. Pertenece al municipio de Málaga. Importante fábrica de cemento. Medio kilómetro más adelante tenemos un cambio de sentido e inmediatamente está «la carreterita», por la que se circula por dentro de La Cala del Moral y se llega al Rincón de la Victoria. Es lo que se llama paseo marítimo. Con esta ruta se evita transitar por la na-



Rincón de la Victoria: el punto más conflictivo en la salida de Málaga.

cional 340 desde su punto kilométrico 250,100.

Km. 251.—La Cala del Moral. Punto conflictivo, aunque no tanto como el del Rincón de la Victoria. Se ha conseguido el cambio de los antiguos semáforos por unos sincronizados, con onda verde. Hay dos carriles pero se pretende hacer tres, amén de pasos de peatones y otras obras que den fluidez al tráfico. En ello trabaja la DGT.

Km. 252,500.—Rincón de la Victoria. El punto más conflictivo de lo que es esta salida de Málaga hacia Almería. Entre 1985 y lo que va del 86 se han producido treinta accidentes en esta travesía. Existe el proyecto de un desvío, pero mientras se efectuarán otras obras que agilicen el tráfico. De los dos aparcamientos que hay, uno a cada lado de la calzada, se bajará a uno y de los dos carriles actuales se irá a tres, dos en dirección a Málaga y uno a Almería. Además se hará la regulación semafórica coordinada, pasos de peatones semiactados, canalización de peatones con va-

llas y ordenación de giros a la izquierda. Un proyecto de la DGT que importa veinticinco millones de pesetas.

Km. 255,200.—Aquí sale «la carreterita» que se desviaba antes de La Cala del Moral. Tenemos rectas antes de llegar a Benjarafe, zona importante por sus cultivos experimentales. En el km. 264 está la finca La Mayoña y se continúa con buen piso y señalizaciones.

Km. 267,500.—Almayate. Prohibición más de 80. Giro a la izquierda con «Stop».

Km. 269,700.—Puente Río Vélez.

Km. 270.—Torre del Mar. A la izquierda, giro para Vélez-Málaga. Se atraviesa la población y el tráfico es lento. De todas formas hay semáforos que lo regulan. Veinticuatro accidentes entre el 85 y 86.

Km. 272.—Salida de Torre del Mar y cartel anunciador: Nerja, 21 kilómetros.

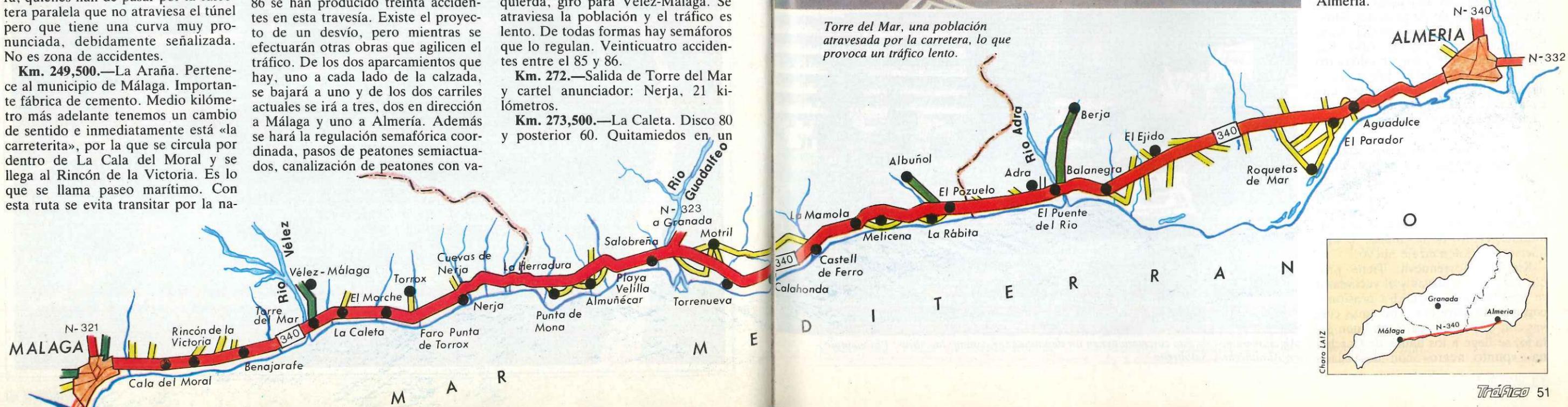
Km. 273,500.—La Caleta. Disco 80 y posterior 60. Quitamiedos en un



En Cala del Moral continúa habiendo puntos peligrosos.

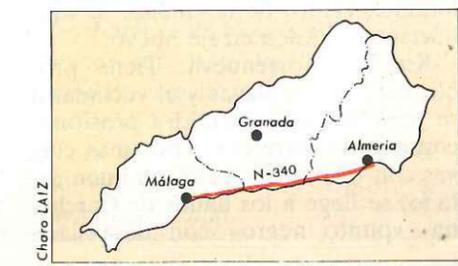


Torre del Mar, una población atravesada por la carretera, lo que provoca un tráfico lento.



Por tierras de Granada

Km. 302,700.—Comienza la provincia de Granada e inmediatamente atravesamos un túnel amplio, quizás el mayor de todos los que hay en la ruta. Cuatro kilómetros más adelante se ven maravillosas panorámicas de La Herradura, primer pueblo granadino en la Costa, una vez dejado atrás Nerja. Dirección Málaga hay un carril para lentos, al igual que en el 308,500, que es la entrada a La Herradura, existe uno en dirección Almería.



Km. 310.—Entrada a La Punta de Mona y a continuación otro túnel. En esta urbanización tiene vivienda el guitarrista Andrés Segovia.

Km. 311,500.—Cotobro. Carril para lentos.

Km. 313.—Almuñécar. La semaforización la realizó la DGT. Dentro de la población, paseo marítimo que la une a Velilla y sale de nuevo a la 340 por El Pozuelo.

Km. 315.—Pasado Almuñécar comienzan las obras en la carretera que hace tener discos hasta de 30. Hay un tramo de tierra y las retenciones se realizan con frecuencia. El piso es bueno en el carril hacia Málaga, que está concluido pero ello origina un escalón en el centro con el que hay que tener cuidado, sobre todo de noche que la visibilidad no es completa.

A partir de este punto no existe señalización de kilometraje, salvo raras excepciones, hasta que pisamos la provincia de Almería. Nos hemos valido del cuentakilómetros del coche para, en buena lid, narrar el lugar más o menos exacto donde nos encontrábamos. También tenemos que señalar que a partir de Motril, en esta misma nacional 340, el kilometraje comienza de nuevo. Es decir, nos olvidamos del 335 y empezamos por el 1. De todas formas, antes, está Salobreña, famosa por su castillo, y posteriormente el cruce de la nacional 323 (Bailén-Motril) con la 340 (Cádiz-Barcelona). Este punto ha sido conflictivo al máximo y, por supuesto, lugar de accidentes.

Las obras efectuadas —un puente— hacen que ya no exista aglomeración en los cruces. Por tanto, el conocido como «el de la casa del Río», que se abrió el 11 de mayo del 76, se ha aliviado con las obras realizadas, de tipo «diamante», con un kilómetro de calzada principal y kilómetro y medio de ramales que permiten una circulación más fluida. Ha costado ciento diecinueve millones de pesetas.

Después del nuevo cruce está la entrada a Motril, cuya población se atravesaba hasta agosto del 85, en que quedó inaugurada la variante. En Motril la DGT ha llevado a cabo la semaforización de la Avenida de Salobreña, centro de la ciudad. Y aquí iniciamos el kilometraje nuevo.

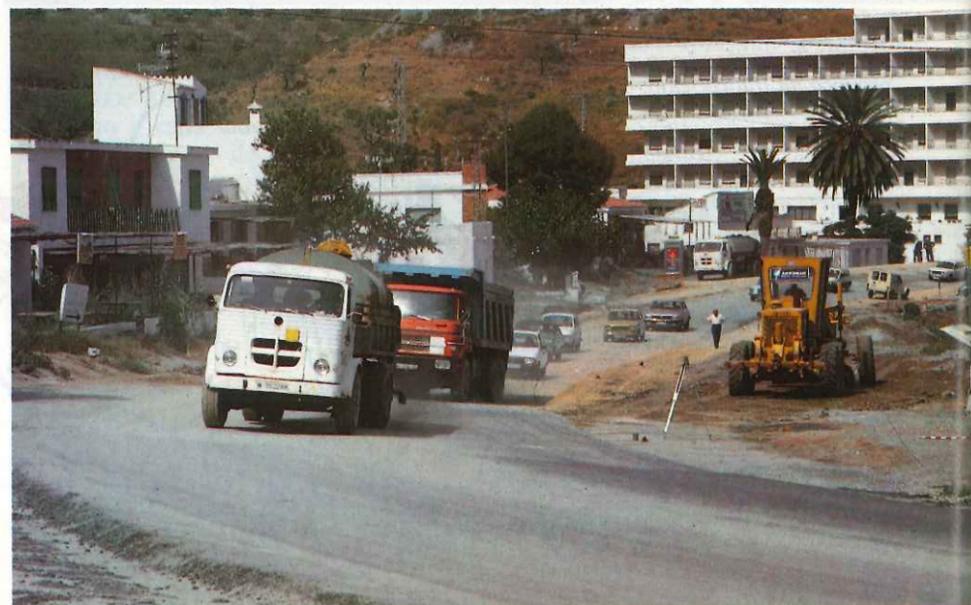
Km. 6.—Torrenueva. Tiene problemas con sus playas y el vecindario se manifiesta en repetidas ocasiones cortando la carretera. Tras unas curvas con visibilidad y piso en buen estado, se llega a los llanos de Carchuna, «punto negro» con demasiada



Almuñécar, otra población que ha necesitado de una semaforización especial.



El cruce de la N-323 con la N-340 es un punto conflictivo, aunque el puente evita ahora las aglomeraciones.



Algunos tramos de esta carretera tienen un denominador común: las obras. Por ejemplo, en Almuñécar y Salobreña.

frecuencia. Hacia la mitad de estos llanos se hizo un subterráneo que de poco ha servido, ya que no se suele usar.

Km. 13.—Calahonda. También hubo manifestaciones de los vecinos porque achacaban demasiado peligro para sus hijos a la hora de salir de las escuelas, ya que hay que cruzar la carretera. Se ha semaforizado la zona y parece que la tranquilidad va imperando. Dirección a Almería, a la salida de Calahonda, hay carril para lentos. Desde aquí la carretera se empina y retuerce por cuevas y ramblas. Se ven panoramas del Mediterráneo, calas y acantilados de difícil acceso. Es quizá el tramo más problemático del recorrido efectuado por la revista TRAFICO, en el que destacamos un arco o túnel por donde sólo entra un vehículo, teniendo que ceder el otro el paso.

Km. 23.—Castell de Ferro, vieja

Demasiados accidentes

Por desgracia, demasiados accidentes hay que contabilizar en este tramo de la nacional 340, desde Málaga hasta Almería. Algunos puntos son más significativos que otros, pero todos hacen que pensar. Aquí están las cifras.

Año 1985

Casi mil accidentes —999 exactamente— en el año 1985. Hay que hacer la salvedad de que de ellos 651 fueron en Almería, pero ahí se incluyen los de la capital, por donde pasa esta nacional. En cuanto al número de muertos —incluidos también estas cifras, que figuran en las estadísticas— fue de cincuenta y cinco.

En 1986, hasta el 30 de mayo, los accidentes ascendieron a 336, mientras el número de muertos fue de veinticinco.



José Francisco Ruiz, alcalde de Rincón de la Victoria, y Modesto Carpintero, teniente de alcalde de Adra.

Poblaciones importantes han conseguido la variante o, como mal menor, la debida semaforización de la carretera al paso por esos municipios. Sin embargo, otros siguen pensando en ello. Diríamos que mientras Nerja, con problemas de tráfico bien es cierto, o Almuñécar y El Ejido han visto solucionados sus problemas, aunque sea a medias; otros puntos, caso del Rincón de la Victoria o Adra, sueñan todavía. Para corroborarlo, estas son las palabras de José Francisco Ruiz Montes, alcalde del Rincón:

—La travesía es un verdadero problema. La solución, aunque sea provisional, está en esos estudios de la DGT ampliando los carriles y haciendo una semaforización adecuada junto a encauzamiento de peatones y otros temas. Pero yo sé positivamente que la clave está en la carretera y mientras no se mentalicen en la Administración de esto, estamos perdidos.

—¿El tráfico es el principal problema del Rincón de la Victoria?

—Como en todos sitios tenemos otros, el mismo sanitario, pero el del tráfico prevalece, porque todos los vehículos están centrados por esta zona y no tenemos infraestructura para ello. Tenga en cuenta que de

Como otras poblaciones de la zona

EL RINCON Y ADRA, POR LA VARIANTE

diez mil personas censadas nos convertimos en invierno en veinte mil y en verano en cerca de cien mil. Es demasiado teniendo en cuenta, además, que unos doce mil vehículos pasa por aquí cada día y en época estival, treinta y cinco mil. ¿Es para estar preocupados o no?

Igual están en Adra, por donde la nacional 340 pasa por el mismo centro de la ciudad. El primer teniente de alcalde, Modesto Carpintero Espinosa, nos afirmaba:

—Tememos y mucho el índice de

población pesquera por cuyo centro pasa la carretera. Siguiendo la ruta encontramos curvas y señalizaciones limitando la velocidad. Hay una de 30, sin estar en obras. Todas estas zonas son famosas por sus invernaderos, con vistas en las que los plásticos que lo recubren son todo lo que reluce.

Km. 28.—El Lance. A continuación, Castillo de Baños y en el 32, La Mamola. Está anunciada la travesía, al igual que en el 34, Los Yesos, o en el 37, Melicena. A la derecha está el peñón de San Francisco.

Km. 42.Desvío a La Rábida. Este fue el pueblo que sufrió grandes daños en 1973, cuando los temporales. Perdieron la vida muchas personas y prácticamente la población sigue asustada, ya que por su situación, cada vez que hay tormentas se ven afectados. Más adelante la Rambla de Albuñol, ciudad importante por sus vi-

peligrosidad que podamos tener. No es normal que por el mismísimo centro pase una nacional. No olvide que esto es un pueblo y que la entrada y salida de los niños del colegio se hace un calvario. Han de cruzar la carretera y ello lleva consigo que los guardias disponibles tengan que estar pendientes de los cruces para que no haya accidentes.

Dieciséis agentes y dos cabos, al mando de un sargento, están al frente de esta población almeriense, que en épocas normales tiene veinte mil habitantes. En otras, al menos, el 25 por 100 más.

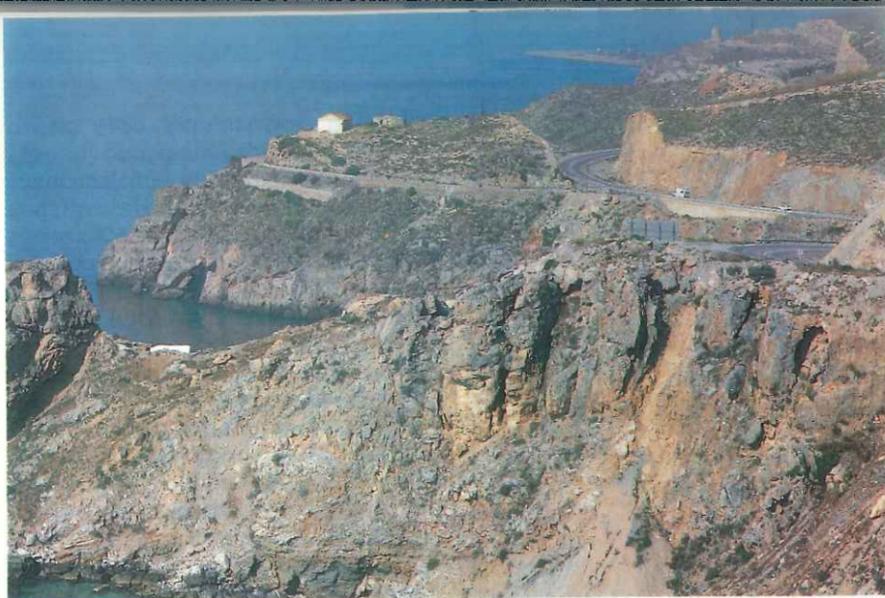
—¿Accidentes mortales?

—Por suerte, en los últimos tiempos no. La instalación de los semáforos creo que lo ha hecho posible.

—¿El futuro?

—Aquí no hay más solución que desviar la carretera por la zona norte y en ello estamos. El plan nacional parece que nos incluye y esto sería lo verdaderamente importante, porque otra cosa creo que es pan para hoy y hambre de mañana.

Puede ser. Pero hay que ir a lo inmediato. Nerja, Almuñécar, Calahonda y El Ejido se han conformado con la semaforización. Algo es algo. Para otras, caso Motril, se desvió la nacional.



Bellas panorámicas entre dos poblaciones con problemas parecidos: Calahonda y Castell de Ferro.



Una nube de semáforos da un color especial a El Ejido.

nos. Tras pasar El Pozuelo, termina la provincia de Granada y nos adentramos en la de Almería.

Hacia el fin de viaje

Km. 48.—Provincia de Almería. Comienza un piso excelente y la señalización de los kilómetros.

Km. 55.—Guajos. A dos, El Lance de la Virgen.

Km. 59.—Adra. Anuncio de la travesía. La nacional 340 pasa por el mismo centro. Hay semáforos que la regulan y la entrada y salida, salvo en un tramo, se hace por diferentes sitios. Es la alternativa que se ha encontrado mientras llega o no la soñada variante.

Km. 63,500.—Puente del Río. La DGT ha presupuestado 15 millones para semaforización. Siguiendo la carretera tenemos el desvío a Berja y se continúa hacia Almería por la de-

recha. En el 66, Venta Nueva y en el 70,500, Balanegra.

Km. 75,800.—Desvío a Dalías, municipio almeriense situado en la vertiente meridional de la Sierra de Gá-

dor. Famoso por sus uvas, almendras y hortalizas tempranas. También por sus canteras de mármol, minas de plomo y aguas minerales.

Km. 79.—El Ejido. Anuncio de «a más velocidad, semáforo cerrado». Importantes obras de la DGT, existiendo vallas de encauzamiento para los peatones. Ahora la zona está cargada de semáforos, esto es lo cierto, pero no hay que olvidar que aún no se han quitado los antiguos y sí se han colocado los modernos. El presupuesto fue de 53 millones.

Km. 81.—Desvío a Almerimar, importante zona de esparcimiento, con puerto, pistas de golf... Más adelante nos encontramos unas rectas en las que se puede pisar poco el acelerador ya que el tránsito es denso. Existe, antes del desvío a Roquetas, un puesto de la Cruz Roja.

Km. 99.—El Parador. Es la entrada a Roquetas, que está a cinco kilómetros hacia el interior.

Km. 101.—Aguadulce. Está regulada por semáforos, pero hay retenciones. A raíz de este punto hasta la llegada a Almería existen túneles con los que se ha agilizado mucho el tráfico, quitando curvas importantes. Se pretende el desdoblamiento.

Km. 104.—Curva peligrosa. Está señalizada.

Km. 111.—ALMERIA.

La nacional 340 (Cádiz-Barcelona) continúa, una vez atravesada la capital almeriense por Rioja, Tabernas y Sorbas, hasta llegar a Murcia. Luego, ya se sabe: Alicante, Valencia, Castellón, Tarragona y Barcelona, donde concluye. Serán puntos a estudiar en próximos reportajes.

Nono HIDALGO
Fotos: Pepe RUBIO
(Enviados especiales)

Para el turista

Al ser lugar de playa, no hay comidas propiamente típicas, aunque lógicamente cada cual cocina algo para «relamerse los dedos». Porque en la zona, en esos famosísimos «chiringuitos», donde hacen paellas a todas las horas del día, encontramos los riquísimos espetos de sardinas, que junto al vino —caso del de Competa o de la Costa—, hacen pasar jornadas de encanto. Claro que la sardina también se puede comer en moraga y de esto saben bien en Motril. No olvidemos los frutos subtropicales, que a más de uno vuelve loco. En ensalada, o como postre.

Por lo que respecta a monumentos, las cuevas de Nerja, por ejemplo. No se olvide de visitarlas. Ni tampoco el castillo de Almuñécar, de tiempos de Carlos V, la torre del Monje o la Cueva de los Siete Palacios. Luego, la Colegiata de Motril; el castillo del siglo XVI de Castell de Ferro... Y así hasta alcanzar Almería, con una Alcazaba maravilla de maravillas. Andalucía es así.

Caricatura del conductor español (mejorando lo presente)

ANDALUCÍA



AUTOMOVILISTA

SIEMPRE se afirma que el hombre, por obra y gracia de sentarse ante el volante del automóvil, cambia radicalmente su personalidad. Pero más bien ocurre lo contrario; conducir un automóvil permite a menudo «descubrir su verdadera personalidad». Porque el coche no sólo es el símbolo de progreso de nuestro tiempo, sino que se convierte en un mecanismo psicológico compensador de las carencias, las frustraciones y los complejos que la inestable emocionalidad del hombre moderno arrastra consigo.

Por tanto, un buen número de malas costumbres, comportamientos agresivos e incluso accidentes, que protagonizan a diario los automovilistas españoles, tiene conocidas raíces. La clave está en la psicología de cada conductor. Esta radiografía —un tanto caricaturi-



zada— permitirá al lector identificar algunos de los más típicos ejemplares de este zoo rodante.

Así, el automóvil permite al «competitivo» saciar su necesidad de «triunfar en la vida»; al «prepotente», «exhibir su poder»; al «guerrero», «descargar sus tensiones»; al «niñato», satisfacer sus «ansias de conquista»; al «experto», superar su «crisis de identidad», y al «dominguero», «sacarle de su mediocridad semanal» para sentirse «una persona importante».

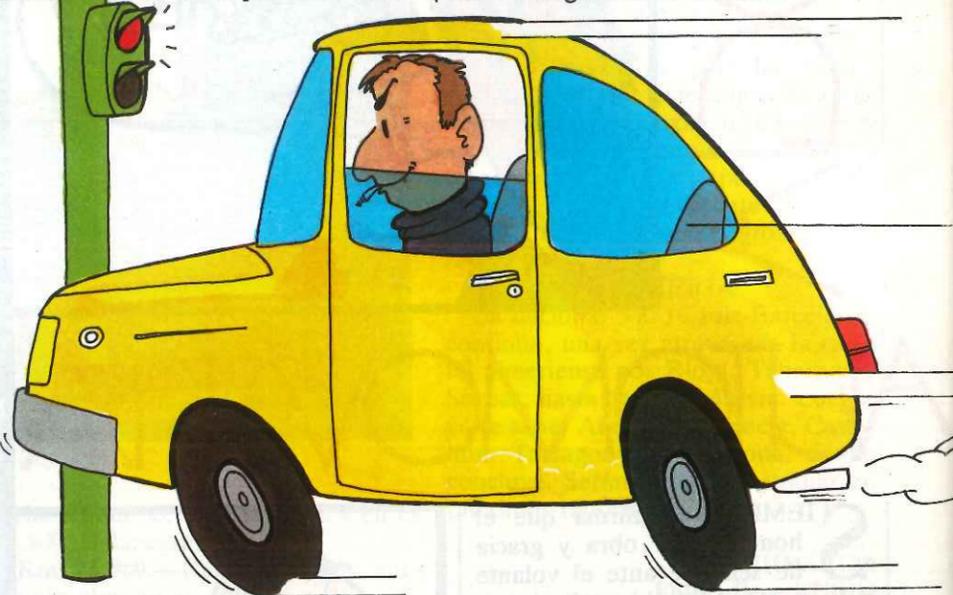
**EL
«COMPETITIVO»**

La obsesión del conductor competitivo es «llegar el primero». No importa dónde, ni para qué. Ser el primero constituye para él un asunto incuestionable, de principios. Esto es, un imperativo biológico que compromete todo su ser. Para ello, se vale, fundamentalmente, de la táctica del adelantamiento. Le da igual hacerlo por la izquierda que por la derecha, porque cree que la distancia más corta entre dos puntos es el zig-zag, y que ésta es, además, la única forma de estar siempre en el pelotón de cabeza de la carrera, pues no puede consentir que ningún automóvil le adelante, sea de mayor o menor potencia que el suyo. Casi resulta innecesario decir que, en esas peligrosas y antirreglamentarias maniobras, como en otras (cambios de carril, giros, etcétera), los intermitentes son para el «competitivo» un puro adorno del coche.

Puede llegar a los semáforos a más de 100 por hora y frenar a dos centímetros del fémur de los asustados peatones que cruzan en ese momento, a los que mostrará un olímpico desprecio por haber atascado su ágil y deportivo ritmo. Porque sus ansiosos acelerones son en realidad amenazantes avisos («si no te quitas de enmedio, te llevo por delante»), para que se apresuren a dejarle vía libre. En cuanto puede, se «salta» el semáforo. Desconociendo el sentido de lo que es la correcta aceleración (lo que demuestra que no sabe conducir) y deseoso de llamar la atención, «despega» con un chirriar de neumáticos, pues detesta pasar inadvertido. Este sonido no sólo es su manera de manifestar el desprecio que siente hacia los peatones, que transitan con el exclusivo propósito de impedirle que bata diariamente su propio récord de velocidad (aunque no sepa nunca qué hacer con el tiempo ganado), sino también hacia esas tortugas sobre ruedas que se quedaron en el «poste de salida».

Pese a todo, esas tortugas le encontrarán de nuevo en el siguiente semáforo, eso sí, invadiendo la zona del

peatón y dispuesto a burlar las normas del Código de Circulación una vez más, porque el «competitivo» es incapaz de adaptar su conducción a las exigencias del tráfico y del ritmo de los demás. No comprende cómo el municipio despilfarra tanto dinero en pintar pasos de peatones si, según él, los peatones son unos indecisos insectos que nunca se atreven a cruzar. Se jacta de escapar a las sanciones, pero cuando tiene la desgracia de ser multado, la causa no es, paradójicamente, el exceso de velocidad, sino «volar bajo». Porque su currículum de conductor no se mide por el kilometraje recorrido, sino, como los pilotos aéreos, por «horas de vuelo». Y es que la velocidad es su pasión, y en función de ésta, siempre aspira a poseer coches más potentes como



medio de «realizarse», pues vive la velocidad como una prolongación de todas aquellas estructuras psicológicas que le procuran un sentimiento de triunfo personal.

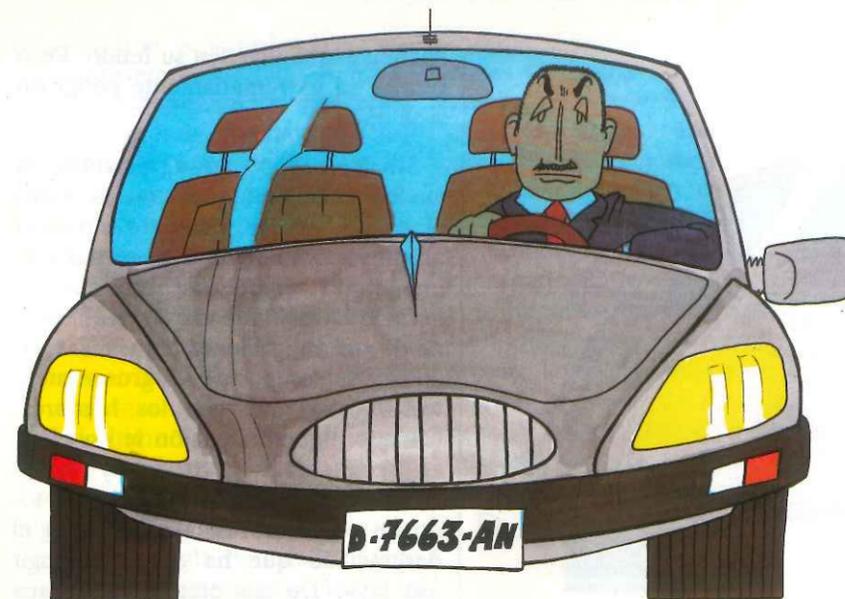
Así, el comportamiento del conductor «competitivo» concentra un altísimo índice de peligrosidad social. Pero el problema se agudiza cuando encuentra en su camino otro «competidor», pues, aunque suele conducir coches de serie, en sus manos éstos son capaces de plantar cara a vehículos mucho más sofisticados, «chupando rueda», como diciendo: «¿Hasta cuándo te vas a resistir jimbécil!?» En tales circunstancias, es una especie incontrolable que no tiene noción del peligro, forzando, por otro lado, la mecánica del coche de la que, al

contrario del «experto», desconoce sus posibilidades reales.

La competencia, presente desde la infancia y estimulada por la educación («hay que luchar por ser el primero»), a la que se asocia el anhelo de sobresalir y «alcanzar metas», conduce a estos psicóticos a utilizar la velocidad como un mecanismo para compensar las frustraciones y los complejos que, por lo general, padecen. Si el «competitivo» no satisface la actual «necesidad social de triunfar» a través del trabajo o del deporte, el automóvil, antes que el psicólogo, le brinda la oportunidad de hacerlo, porque su vulnerable cerebro está mediatizado por mensajes publicitarios como «Tome la salida en la carrera del éxito», «Dueño del asfalto» o «Sálgase de lo corriente».

**EL
«PREPOTENTE»**

El automóvil es para el «prepotente» un signo inequívoco de su status social, un atuendo que debe exhibir y al que no parece concederle mayor importancia, como si aquel fuera uno de los tantos trajes que posee. Dentro de él, circulando, el «prepotente» mira siempre hacia delante («como si estuviera en trance»), ignorando al resto de las especies inferiores. Rara vez dirige su mirada a los conductores más próximos. Sólo lo hace, y con



aire suficiente o indiferente, cuando quiere comprobar el grado de admiración y/o envidia que el lujoso automóvil que conduce, brillante y metalizado, provoca a su paso.

A menudo, peatones, usuarios de transporte público y conductores vecinos se sienten ofendidos por tanta opulencia y por la mirada «perdonavidas» que este tipo de conductor les dedica. El «prepotente» gusta de manejar con una mano (eso le da la impresión de soltura) y lentamente, ya que, contrariamente a lo que le ocurre al «competitivo», no altera su equilibrio emocional el que otros automovilistas le adelanten, porque se siente «seguro de su poder», («todos saben que si quisiera apretar el acelerador los dejaría tirados»). Por ello, su rostro no revela más que poder.

Se cree, pues, el rey de este zoo rodante. No discute con nadie ni suelta tacos cuando otros conductores vulneran sus derechos circulatorios. Entiende que él ha de estar por encima de todas las dificultades y bajezas que presenta el tráfico diario, y que sería de pésimo gusto establecer comunicación con otros conductores de cilindradas notablemente inferiores a la suya. Como los dioses, no habla. Su silencio pertenece al orden de lo maravilloso. Sólo un gesto desmitifica sus manías de grandeza: se hurga la nariz como los demás, cuando la ocasión le parece propicia o el semáforo se demora más de lo acostumbrado en iluminarse.

La publicidad de los modelos que el «prepotente» adquiere contiene mensajes sociales muy elitistas, dirigidos a los ansiosos de identificarse con los poderosos («siete jefes de Estado, 85 ministros, 12.230 directores generales, 250 estrellas de cine, 12 playboys, 4 cantantes de ópera, 3 pilotos de Fórmula 1 y un grupo de rock ya lo tienen», afirma una prestigiosa marca) y otras connotaciones orientadas a fortalecer su ego, («Un signo externo de inteligencia», «A la medida de su personalidad»), más que a destacar las cualidades técnicas del coche, de las que, por otra parte, nadie duda. Pero su fe en este tipo de mensajes es ya absoluta cuando éstos afirman cosas como éstas: «Pocos coches dicen tanto acerca de su dueño» o «Hay coches que, sin hablar, dicen mucho de quien los conduce».

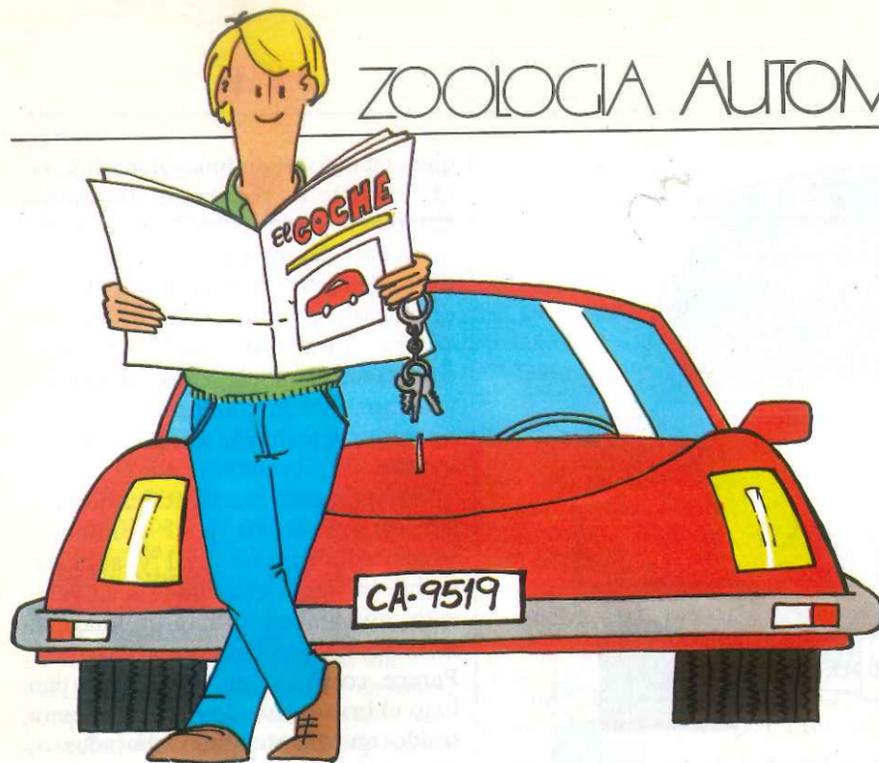
**EL
«EXPERTO»**

El comportamiento del ser humano en el tráfico es de suma importancia, ya que hay un problema de interacción entre él y los otros, pues una misma persona puede desempeñar tres papeles alternativos: ser conductor, pasajero o peatón. Pero el «experto» es el único automovilista

que, cuando abandona el coche, no se convierte en peatón: su llavero del automóvil siempre en la mano y la mecánica del motor como su único tema de conversación nos obliga a catalogarlo como «automovilista andante». Por tanto, su obsesión es alardear de conocimientos mecánicos y dominio de la conducción, aunque su mayor frustración es que el coche le falle.

Hay una perfecta identificación entre el automóvil y el conductor «experto». Tan material y anímicamente se siente éste unido a su vehículo, que ambos forman un imaginario binomio conocido por «centauro». Parece como, si en vez de un pan bajo el brazo, cuando naciera hubiera traído un volante, un carburador o, mejor aún, un manual titulado «Todo sobre el automóvil». De entre todos los ejemplares es el paradigma de fidelidad a una máquina. Diríase que mantiene con el automóvil una relación casi erótica, pues lo ama más que a su propia mujer. Al menos, pasa más tiempo junto a él que con ella, pues siente la perentoria necesidad de usarlo, acariciarlo («pasa amorosamente el trapo por la carrocería»), y estar a su lado para sentir sus latidos y diagnosticar sus dolencias. Si el «experto» cuidase de su propia salud como lo hace con la del coche, salvaría sus caries y úlceras. Mitiga así la soledad, depositando toda su capacidad de amar en su vehículo, que también le sirve para afirmar su independencia («ir donde quiera cuando quiera»), aunque, en realidad, es un esclavo del mismo, pues no puede liberarse de la fascinación que le produce.

Por tanto, conducir, para el «experto», es una forma de sentirse a sí mismo, de realizarse, demostrando que él es el mejor conductor y el que posee mejores reflejos. En un incidente de tráfico siempre alude (como todos) a la falta de pericia de los demás, y se siente personalmente agredido si le rozan la carrocería o algún aprendiz de autoescuela la pone en peligro. En este sentido, trata de evitar los atropellos, pero no por razones humanitarias, sino para que no le abollen el coche. Como el «competitivo», ama también la velo-



idad, pero es más respetuoso con las señales de circulación.

Ante cualquier automovilista detenido por fallo mecánico, se siente impelido a prestar ayuda, aunque ya lo estén haciendo otros, porque cree que su presencia es definitiva para solucionar el asunto; pero lo que realmente le pasa es que no quiere desaprovechar ocasión para exhibir sus conocimientos. Cuando el «experto» llega al lugar, los demás aficionados se baten en retirada, reconociendo en seguida, por la terminología que emplea, la credibilidad de su diagnóstico. Es la encarnación del «departamento técnico».

EL «GUERRERO»

El «guerrero» es el tipo de automovilista agresivo —bastante abundante, por cierto—, que cree que la tarea de conducir es una «guerra civil» declarada contra los otros conductores, de la que necesita salir victorioso, pues para él el tráfico es una cuestión de sobrevivencia. De ahí que mantenga constantemente una actitud provocativa y se sienta agresor y agredido potencial. Psicológicamente es muy susceptible. Físicamente se le reconoce por su rostro de ceño fruncido,

que refleja una extraña mezcla de desesperación y odio, mientras se muerde las uñas, los labios o los dedos. Si está callado, es fácil adivinar sus malos pensamientos a través de la mirada. También tiene la costumbre de hablar solo, dentro de su «armadura» metálica, mascullando aberraciones contra todos los que le rodean y a los que identifica como auténticos



enemigos que invaden su feudo. Pero resulta ya extremadamente peligroso si se apea.

Sin embargo, su agresividad la vuelca indiscriminadamente a guardias, conductores, peatones e incluso propios acompañantes. Si se trata de una mujer, como machista que es, no sólo le recuerda a ésta el abandono de sus obligaciones domésticas, sino que se comporta más groseramente, si cabe, que con los hombres. Cuando alguna situación le encoleriza, aprieta su puño cerrado y empieza a emitir bocinazos, seguidos de todo un recordatorio familiar hacia el desgraciado que ha osado infringir «su ley». De sus efectos no escapa nadie, por pacífico que sea, pues jamás reconoce su culpabilidad. De clara reacción extrapunitiva, siempre vocifera que los otros son los culpables; que los semáforos están mal situados o mal sincronizados, y que, por supuesto, los policías de tráfico son, junto con el resto de conductores, sus peores enemigos. Con aquellos discute acaloradamente cuando le imponen una multa, a pesar de saber de

antemano que le cobrarán exactamente lo mismo.

Su agresividad puede ser motivada por causas internas o externas y hay que asociarla a frustraciones, factores emocionales y salud mental. Pero son las externas, probablemente, las que tienen una mayor incidencia en sus reacciones. Al tratarse de personas fácilmente irritables y acostumbradas a exteriorizar sus tensiones, los «guerreros» buscan víctimas con las que descargar su contenida cólera frente al último broncazo recibido de su jefe o la discusión sostenida con su cónyuge. Ante la necesidad de desahogarse y a falta de otras vías sociales, es en la jungla de asfalto donde este tipo de conductores encuentra un campo de batalla para hacerlo. En las guerras auténticas, el «guerrero» es siempre un serio aspirante a las mayores hazañas y heroísmos.

EL «NIÑATO»

Para el «niñato», el automóvil es una mezcla de «apartamento-discoteca» rodante, con el que trata de afirmar su propio yo y compensar su desajuste sexual. En su interior intenta, por una parte, liberar su energía libidinosa con la jovencita de turno convirtiendo los asientos abatibles en cama de amor, y, por otra, satisfacer su pasión por el ruido (su música) y la velocidad, funciones que desempeña siempre con la máxima estridencia. Considera al automóvil como el miembro más importante de su familia, por lo que no se comprende que lo trate tan despiadadamente cuando lo abandona («cierra la puerta con violencia»), a-menos que, por alguna oscura y freudiana razón, el coche simbolice para él la figura autoritaria de su padre.

Su comportamiento como conductor tiene bastantes analogías con el del «competitivo». Al igual que éste, le gusta «volar» exigiendo al máximo el motor y martirizando los neumáticos en cada esquina: detesta ser ade-

lantado. Detesta los semáforos, los stops, las líneas continuas y todo lo que se entromete en su carrera, por lo que no puede mantener el mismo carril más de unos segundos. Aborrece a los peatones y conductores. Y es sumamente peligroso cuando ingiere alcohol. Esto le hace sentirse más capacitado de lo que realmente está y le impulsa a hacer «el más difícil todavía», especialmente si lleva acompañantes, aunque tiene fe absoluta en el freno. Cuando llega a su destino nunca tiene problemas para aparcar: lo hace donde le viene en gana.

En pleno tráfico siempre observa

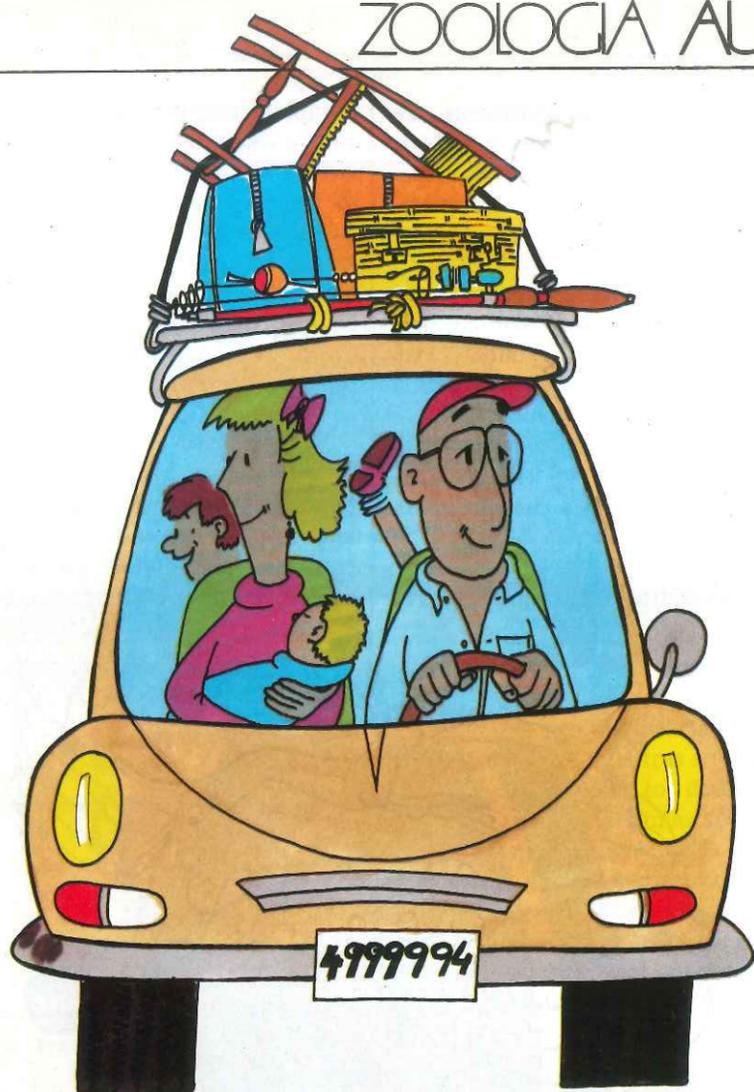
complejo machista le obliga a examinar la media anatomía que está a la vista y se imagina el resto. Ella, por su parte, aparenta mirar el techo de su coche o enciende cinematográficamente un cigarrillo, pues le halaga sobremedida no pasar inadvertida. La mujer también observa al «niñato» si éste le gusta, aunque, inmediatamente simule mirar a otro lado.

En esta clase de relaciones viales, el conductor «niñato» ofrece a la hembra su elemento de conquista más importante (el automóvil y su equipo estereofónico), y esto le parece suficiente para compensar su inse-



de reojo a los conductores más próximos, para comprobar el grado de envidia que despiertan sus cuatro excelentes altavoces de máxima fidelidad, que suelen emitir estridentemente la última novedad en el mercado discográfico, para que todos adviertan su presencia. Pero mira más atentamente cuando el conductor que se ha situado a su lado es del sexo opuesto y físicamente merece la pena. Entonces, trata de cruzar con ella una sonrisa conquistadora, porque su

guridad sexual, porque resulta evidente que mediante la velocidad este conductor reafirma su virilidad y satisface su ansia de conquista. La publicidad explota hábilmente el desajuste sexual de jóvenes y adultos poniendo en sus manos el medio de equilibrarlo: «El nuevo..., lleva fuego en sus venas», «El..., está hecho para enamorar, encender la pasión y la exquisita estilización de sus formas apenas esconde la potencia de un auténtico pura sangre».



EL «DOMINGUERO»

El automóvil saca al «dominguero» del anonimato en que ha estado sumido toda la semana y le permite integrarse a la intensa vida social saliendo a «cambiar de aires» los días festivos. Esto le hace tomar conciencia de que su sentimiento de «persona importante» ha aumentado sentándose al volante de su coche. Pero la forma en que lo hace viene a confirmar una antigua tesis de Henry Ford: «Cuando un señor es tan inútil y estúpido que no sabe hacer nada en la vida conserva todavía la inteligencia necesaria para conducir un automóvil».

Y es que el «dominguero» se comporta realmente como un principiante, aunque la fecha de expedición de su «carnet» sea antigua. Conduce lento, más de lo habitual, y esto provoca atascos y despierta la ira de los demás conductores. Conversador empedernido, habla constantemente con sus habituales compañeros de viaje (su familia) y se muestra impertérrito a los bocinazos y airados gestos que los demás le dedican. Si por casualidad se da cuenta de las tensiones que provoca a otros automovilistas, responde siempre con una sonrisa placentera y llena de ingenuidad. A lo sumo, con cara de duda, como preguntándose: «¿Qué he hecho yo?» Pese a su manifiesta lentitud, raramente se percata de las señales de circulación, porque está demasiado ocupado en hablar, ni tampoco resulta fácil para los demás conductores adivinar sus inten-

ciones: Cuando saca una mano al exterior, puede significar que se detiene en plena carretera a tomar el bocadillo, que va a girar a la izquierda, o a la derecha, o que está señalando un puesto de venta ambulante.

Es evidente, pues, que su obsesión no es la del «competitivo» («llegar el primero»), sino, simplemente, *llegar*. Llegar es en él más que una obsesión, una necesidad. Su especialidad es formar caravanas (el «dominguero» no recuerda haber adelantado nunca un vehículo, a excepción de los averiados detenidos en el arcén), pero contra lo que pudiera parecer, la tradicional marcha lenta del «dominguero» es potencialmente tan peligrosa para la circulación como el exceso de velocidad, porque conduce con la «guardia baja» (despreocupado y descuidado) y esa sensación de sentirse sobrado puede desembocar igualmente en accidente.

Casi todos los arquetipos de conductor sienten cierta inclinación a detenerse ante cualquier accidente observado, pero en el «dominguero» esta tentación de curiosear es irresistible. Se congrega junto con numerosos curiosos, que se limitan a contemplar impasibles la situación, sin que nadie ayude a los heridos. Esta inhibición colectiva se debe a una razón psicológica: la disposición de ayuda decrece cuantas más personas estén presentes. El «dominguero», como el resto del grupo, cree que cada uno de los demás puede prestar auxilio, por lo que apenas se siente obligado a tomar la iniciativa (dispersa su responsabilidad pensando que siempre habrá alguien más indicado que él para hacerlo). Después de haber curioseado los efectos de un accidente, el «competitivo», el «niñato» y el «experto» conducen con más cautela durante el kilómetro siguiente, para recuperar su normalidad inmediatamente después, pero el «dominguero», embutido de nuevo en su placenta metálica para «gente encantadora», seguirá inalterable su marcha musitando: «¡Si es que van como locos!»

Francisco GAVILAN
Ilustraciones: SEBASTIAN

Portugueses y marroquíes: áreas de descanso para una mayor seguridad vial

EL REPOSO DEL EMIGRANTE



J. Ignacio RODRIGUEZ

Las áreas de descanso invitan a hacer un alto en el duro caminar por el asfalto.

Tienen tendencia a circular por el centro de la carretera. Van en grupos y cuando el primero se lanza al adelantamiento lo hacen todos, pase lo que pase. Realizan agotadoras jornadas al volante de unos vehículos viejos, inseguros, donde se hacinan todas sus pertenencias. A veces razonan con una lógica elemental, como aquél que había pinchado y no llevaba rueda de repuesto «porque de lo contrario tendría que haber dejado a uno de mis pequeños en Francia».

Son los nómadas del siglo XX, portugueses y marroquíes que realizan su travesía anual por España desde distintos países de Centroeuropa, donde trabajan, para disfrutar las vacaciones en sus países de origen. Llevan consigo grandes atascos, caravanas interminables y no pocos accidentes.

Durante las fechas comprendidas entre primeros de julio y mediados de septiembre más de 150.000 vehículos de emigrantes portugueses y marroquíes residentes en Centroeuropa cruzarán nuestra geografía para dirigirse a sus países de origen y regresar de nuevo tras disfrutar de las vacaciones.

Las características de este «turismo de 24 horas» es muy peculiar. Las condiciones de precariedad en las que viajan muchos de ellos, utilizando vehículos viejos, sobrecargados, desco-

AREAS DE DESCANSO E INFORMACION Para Usuarios Marroquíes y Portugueses



nociendo nuestro lenguaje y con una prisa tan «espantosa» que les lleva a veces a hacer la travesía de un tirón, convierten su presencia en nuestras carreteras en un auténtico peligro para la seguridad vial.

La Dirección General de Tráfico, con el fin de ayudar a este turismo de tránsito y evitar agotadoras jornadas al volante o la conducción nocturna, ha habilitado, desde el 27 de junio, unas áreas de descanso e información, estratégicamente repartidas a lo largo del itinerario, atendidas por unos 200 funcionarios. En ellas se

cuenta con un servicio de vigilancia, agua, luz, servicios higiénicos, teléfono para emergencias, disponibilidad de bar en algunos casos, asistencia sanitaria, información sobre itinerarios, contacto permanente con consulados y despacho de billetes para los «ferry» Algeciras-Marruecos en las áreas de Valdepeñas y Villafranca.

En primer lugar, desde el 27 de junio al 17 de agosto, estarán en servicio, además del puesto de información de Irún, en el p.k. 7,500 de la autopista A-8, el área de descanso de Briviesca, situado en el kilómetro 36

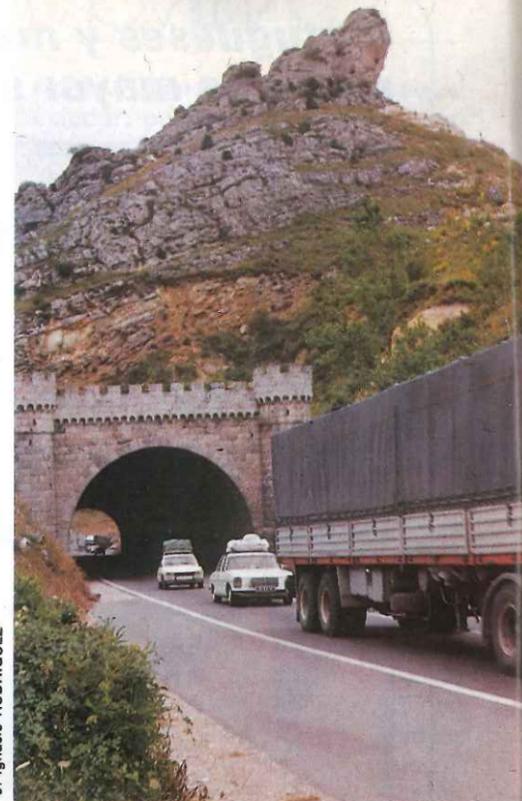
ACCIDENTES DE PORTUGUESES Y MARROQUÍES 1985

(1 de julio al 15 de septiembre)

	Portugueses	Marroquíes	Total
Accidentes	24	22	46
Muertos	34 (23 portugueses)	30 (22 marroquíes)	64
H. Graves	33 (23 portugueses)	35 (26 marroquíes)	68
H. Leves	18 (9 portugueses)	24 (18 marroquíes)	42

Las causas fundamentales de los accidentes son la velocidad inadecuada, invadir la izquierda de la calzada, distracción, somnolencia y adelantamientos antirreglamentarios.

Durante 1984 se produjeron 39 accidentes en los que se vieron implicados ciudadanos portugueses y marroquíes, con un saldo de 72 muertos, 61 heridos graves y 53 leves.



La afluencia masiva de emigrantes en determinadas fechas ocasiona caravanas y no pocos accidentes.

de la autopista A-1 y destinado indistintamente para emigrantes portugueses y marroquíes.

En las mismas fechas y siguiendo el itinerario de los portugueses, en Burgos se toma la N-620 y llegamos al p.k. 63,800, donde está el área de Torquemada, en la provincia de Palencia. En el p.k. 154 de la misma carretera se encuentra el área de Tordesillas (Valladolid).

Por su parte, los emigrantes marroquíes y siempre en las mismas fechas del 27 de junio al 17 de agosto, disponen de las siguientes áreas de descanso:

Siguiendo desde Burgos la N-I, en el p.k. 58,500 está el área de La Cabrera, próxima a Madrid. Desde aquí toman la N-IV y en el p.k. 222 se encuentra el área de Valdepeñas (Ciudad Real), donde los emigrantes pueden adquirir billetes para el «ferry» de Algeciras, lo mismo que en el kilómetro 376,500 de la misma carretera, donde está ubicado el área de Villafranca (Córdoba).

En El Cuadrejón (Cádiz), en el p.k. 70 de la autopista Sevilla-Cádiz, está el último área de descanso y, finalmente, en Algeciras, con vistas al mar, se concentran los vehículos esperando turno de embarque hacia Ceuta o Tánger.

Las áreas habilitadas para el regre-

so son las de Tordesillas, Briviesca y La Cabrera, y estarán abiertas desde el 18 de agosto hasta el 14 de septiembre.

Según datos recabados a través de más de 16.000 encuestas realizadas el pasado año por funcionarios de la DGT, 150.446 vehículos marroquíes, portugueses y otros extranjeros, además de algunos españoles, utilizaron las áreas de descanso, lo que supuso un incremento del 407 por 100 respecto al año anterior. Asimismo, en el 11,63 por 100 de los vehículos portugueses viajaban dos conductores, mientras que en los marroquíes ese porcentaje fue del 15,16 por 100. Asimismo, el número de ocupantes por vehículo fue de 4,37 entre los portugueses y 4,85 en los marroquíes.

Los motivos por los que se utilizaron las áreas fueron: para solicitar información diversa, 48,57 por 100; para almorzar, 26,64 por 100; para descansar, 23,45 por 100; para pedir asistencia sanitaria (sobre todo niños deshidratados), 1 por 100; asistencia mecánica, 0,30 por 100.

Se estima que, en la campaña del pasado año, el 66,4 por 100 de los portugueses utilizaron un área de descanso, mientras que el 33,6 por 100 lo hicieron dos veces. Estos datos, referidos a los marroquíes, son respectivamente 73,3 por 100 y 26,6 por 100.

Aunque los consulados de Portugal y Marruecos en diversas ciudades europeas vienen desarrollando una campaña de información para que se utilicen las áreas de descanso en su travesía por España, estos emigrantes, en la práctica, conocen las mismas porque un compañero les ha hablado de su existencia y, fundamentalmente, por las señales informativas que, en sus propios idiomas, ha instalado la DGT en las proximidades de esos lugares.

Además de los 200 funcionarios con que la DGT atiende las áreas durante las 24 horas del día, se cuenta con la colaboración de la Cruz Roja y de 14 funcionarios portugueses.

José Ignacio RODRIGUEZ

PAISES DE PROCEDENCIA

Francia	54,86 %
Bélgica	23,62 %
Holanda	13,24 %
Alemania	4,93 %
Suiza	0,90 %
Italia	0,41 %
Otros	2,04 %

Con la casa a cuestas

La emigración portuguesa y marroquí a países europeos es antigua, originada fundamentalmente por condiciones económicas desfavorables en sus propios países. Se trata, por lo general, de mano de obra barata. Su nivel de instrucción es deficiente y acostumbran a vivir en «ghettos», sin otra relación social que el reducido grupo que les rodea. Después de varios años, difícilmente asimilan la lengua.

Cada año vuelven a sus países de origen. No quieren perder sus raíces y trabajan arduamente para conseguir unos ahorros que les permitan el regreso definitivo. Es la máxima aspiración del emigrante.

El problema migratorio suelen llevarlo «encima» cuando atraviesan nuestro país. Y nunca mejor empleado el término, puesto que literalmente llevan encima todas sus pertenencias. Unas veces porque no se fían de dejarlas en los países donde trabajan, otras porque les gusta mostrar a sus paisanos su progreso. Y encima llevan dinero en metálico porque, en general, desconocen las leyes bancarias y de cambio. Por eso no suelen apartarse del coche cuando paran al pie de la carretera para comer, tumbarse un poco o hacer las necesidades más perentorias. Esto suelen aprovecharlo incluso los delincuentes para asaltarlos y robarles.

Los grandes calores y la prolongada permanencia dentro de los vehículos provocan deshidrataciones y problemas higiénicos importantes, sobre todo en los niños. Los pequeños problemas, tanto sanitarios como de tipo mecánico, se agravan cuando pasan por nuestro país, del que desconocen la lengua, las leyes y costumbres.

A veces se les estafa cuando llenan el depósito de gasolina o quieren comprar una barra de pan o una botella de agua, que es lo más que suelen gastarse. Por eso quieren pasar «rápidos», muy rápidos por nuestro país. Por eso, por razones de tipo práctico, social y humanitarias, la DGT y organismos homólogos de Portugal y Marruecos intervienen de forma positiva para que los emigrantes de estos países vecinos lleguen a su destino con la mínima incidencia posible.



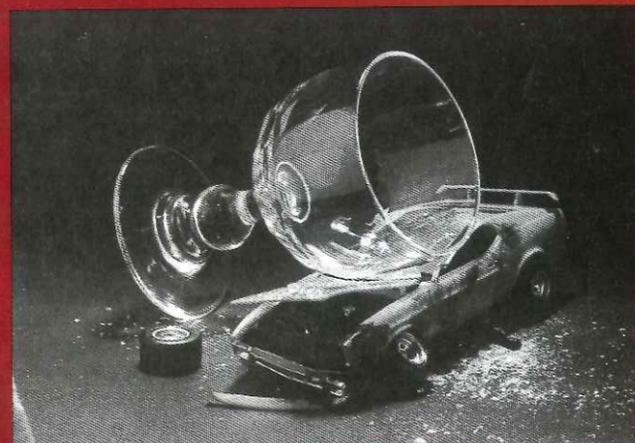
Ver a una familia de emigrantes instalando su frigorífico, su televisor portátil y demás enseres en una arboleda es habitual. Lo llevan todo consigo.

Sevilla: II Certamen de Fotografía sobre Seguridad Vial

«¿Y DESPUES DEL ATROPELLO?», PRIMER PREMIO



Primer premio: «¿Y después del atropello?»

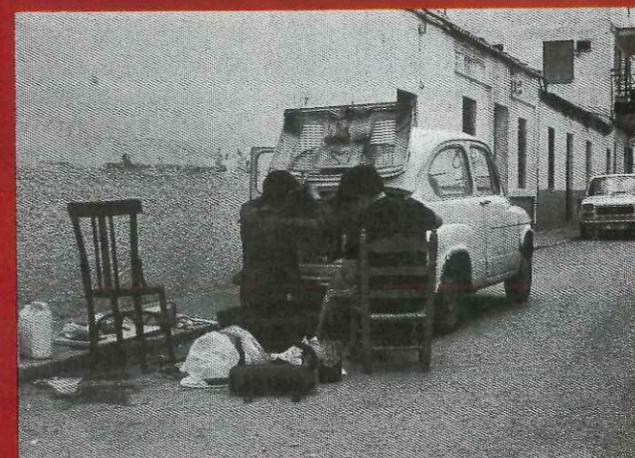


Segundo premio: «La última copa».

El trabajo titulado «¿Y después del atropello?», del que es autora María del Carmen Ruiz Benavides, ha sido el ganador del II Certamen Provincial de Fotografía sobre Seguridad Vial, convocado por la Jefatura Provincial de Tráfico de Sevilla, con el patrocinio del Gobierno Civil hispalense y de las entidades «Syrsa» y «Concesur».

Además del referido primer premio, dotado con un trofeo y 75.000 pesetas, el jurado, compuesto por representantes de la cultura, el sector del automóvil, la Prensa y la gestión del tráfico, acordó conceder el segundo premio a la fotografía «La última copa», de Juan Carlos Roth Sánchez (trofeo y 50.000 pesetas), y el tercero a la titulada «Jaime», original de Francisco Guerrero Ojeda (trofeo y 25.000 pesetas).

Reproducimos aquí los tres trabajos premiados, que hacen bueno el lema periodístico, según el cual una imagen es más válida que mil palabras.



Tercer premio: «Jaime».

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,

Atención al Código Postal

El pasado 1 de junio entró en vigor la obligatoriedad de incluir el Código Postal en la correspondencia para *absolutamente todas* las poblaciones españolas. Rogamos, pues, a nuestros *nuevos* suscriptores lo especifiquen en sus solicitudes de suscripción, porque de no hacerlo así no podremos remitirles la revista.

En cuanto a los *antiguos* suscriptores, domiciliados en poblaciones que hasta la referida fecha no precisaban de Código Postal, no es necesario que nos escriban para darnos a conocer el que les haya sido asignado. De la inclusión del citado C.P. se está encargando ya nuestro Centro de Proceso de Datos.

VETERANOS AL VOLANTE

Baqueteados por el paso de los años, han recorrido durante lustros los duros y angostos caminos. Fueron domingueros, conocieron la guerra española y hoy se angustian ante el miedo que les provoca la posibilidad de que les quiten el permiso de conducir. Es la tercera edad al volante. Que no tiene por qué ser sinónimo de inseguridad.

José RUBIO



Problemas cardíacos, trastornos del ritmo y motilidad, principales causas de denegación de permisos

VETERANOS AL VOLANTE

En la curva normal de la vida hay un momento de permanencia de plenitud de facultades y otro de cierto declive. Esta situación es más o menos rápida y más o menos acusada según las personas; pero no se puede afirmar cuándo ni en qué momento de la vida se produce.

Lógicamente, una persona mayor tiene falta de reflejos pero la experiencia y la prudencia suplen en gran parte esta deficiencia. En ocasiones estas personas están físicamente bien, pero tienen problemas de articulación y coordinación, no se pueden desenvolver perfectamente por sus reflejos, lo que no impide que sea un choque duro decirles que no pueden seguir conduciendo.

Miedo a los reconocimientos

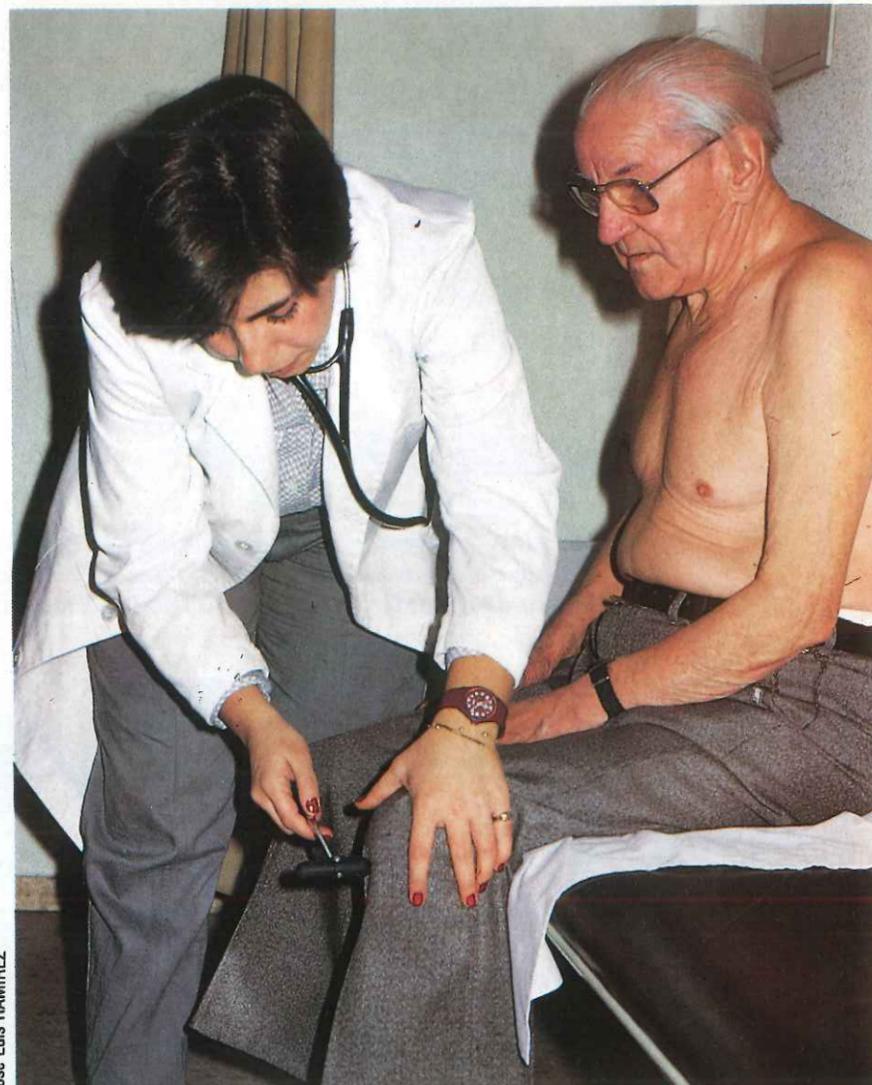
El ciudadano mayor de sesenta y cinco años, que no se diferencia del resto de la población, acude al centro de reconocimiento médico con miedo a lo desconocido y a que le quiten el «carné»; está tenso y nervioso, ve en estas pruebas un examen y no un ensayo para medir la capacidad de reacción, la falta de atención y la pérdida de memoria.

Rechazan en alguna ocasión repetir las demostraciones, aunque vuelven a hacerlas diciendo cosas como «yo llevo cuarenta años conduciendo y nunca lo he repetido».

De los cuarenta y cinco años a los sesenta y seis se realizan revisiones periódicas cada cinco años, y a partir de los setenta son anuales.

Los veteranos conductores aceptan el reconocimiento porque es una obligación, están educados para obedecer; generalmente conducen poco y sólo utilizan el vehículo para andar muy de vez en cuando por carretera y nunca o muy pocas veces en ciudad.

Alfonso González Riera, director de un centro de reconocimiento, manifestaba a esta revista: «Normalmente la persona mayor no conduce por el casco urbano; ellos dicen de entrada que quieren el permiso para ir a la sierra o al chalecito, bajar a la compra... En la ciudad van siempre en autobús».



La queja más habitual entre esta población es el tener que pasar por revisiones anuales.

José Luis RAMÍREZ

PERMISOS DENEGADOS (1985)

Privación de permisos y licencias de conducción acordadas por la AUTORIDAD JUDICIAL

CLASE	EDAD	
	De 65-74	Más de 74
D, ED, A2 ...	10	0
D, A2	2	0
C2, EC2, A2 ..	1	0
C2, A2	37	0
B1, A2	412	75
B1, A1	2	0
B1	163	16
BT	3	0
Total	630	91
Licencias	2	1

Privaciones de permisos y revocaciones de licencias acordadas por la AUTORIDAD GUBERNATIVA

CLASE	EDAD	
	De 65-74	Más de 74
D, ED, A2 ...	2	0
D, EC2, A2 ...	2	0
C2, EC2, A2 ..	1	0
C2, A2	4	0
B2, A2	1	0
B1, A2	230	38
B1	48	5
Total	288	43
Licencias	3	0



La denegación del permiso es admitida, normalmente, con resignación.



Los conductores de la tercera edad se ven imposibilitados de conducir por causas distintas al resto de la población.

José Luis RAMÍREZ

Resignación ante las denegaciones

El año pasado se produjeron más de 35.000 privaciones de permisos decretados por la autoridad judicial; de ellos, 721 eran personas mayores de sesenta y cinco años, al mismo tiempo que por orden gubernativo se suspendieron 15.375 permisos, de los cuales 331 pertenecían a este sector de la población.

La denegación del permiso es admitida por regla general con resignación. ¡Pues qué le vamos a hacer! Para José González, de setenta y dos años, esto no sería ningún problema: «A la edad que tengo me quedaría tan tranquilo. Ya son muchos años». Este, como

«Conducir es mi vida»

Los veteranos conductores mayores de sesenta y cinco años ven con buenos ojos la realización de las pruebas para el reconocimiento de aptitud.

Para José Silveira, camionero de sesenta y ocho años, una persona se puede enterar en un centro si tiene alguna enfermedad de corazón o vista... «Mire, yo del volante no me canso nunca, me gusta mucho, incluso cuando dejo el camión, cojo el turismo, pero si me dijeren que no puedo conducir, encontrándome bien, no me gustaría nada, porque esto ha sido mi vida.»

«A algunos compañeros les ha pasado, dicen que no hay derecho a esto, que para gobernar no se pide edad cuando es mucho más difícil conducir una nación que un automóvil.»

Jesús Madariaga, mirandés, de

ochenta años, utiliza dos días por semana su coche, un seiscientos que tiene desde hace dieciséis años.

Su primer vehículo fue una moto, después vino el cuatro-cuatro «y ahora marcho tan ricamente con el seiscientos, que gasta muy poco. No lo utilizo en ciudad. Si me dijeren que no puedo conducir, me quedaría tan tranquilo aunque me gusta mucho. Seguiré conduciendo hasta que pueda y Dios me dé salud y la vista me lo permita... la vista es lo principal, porque de cuerpo voy estupidamente, la tensión y todo».

Es triste pensar que algunos centros rehúyen hacer revisiones a las personas mayores, los de las «cuatrocientas» pesetas. Algunos creen que se les debieran quitar los permisos, sin recordar que en muchos casos la falta de reflejos es suplida con la experiencia.

otros muchos conductores, experimenta placer ante el volante, pero como es moderado y prudente, también sabe retirarse a tiempo.

Los mayores admiten pacientemente las denegaciones en el caso de permisos o licencias. Las reacciones son variadas y lógicas, manifiestan malestar y enfado pero nunca agresividad. Suelen mirar con pena intentando convencer al especialista, en algún caso han intentado sobornar con pequeñas cantidades o han expresado su contrariedad porque ellos sólo quieren el permiso para llevar a la mujer a la compra, porque tiene mal las piernas. En ocasiones es verdad, otras veces mienten.

Problemas visuales y auditivos

Las causas principales de denegación de permisos en España son la vista, la tóxico-dependencia y la dro-

VETERANOS AL VOLANTE

go-dependencia. Estas dos últimas enfermedades no inciden mucho en los mayores de sesenta y cinco años. Sus problemas son de otro carácter. Los principales, la vista y el oído, en determinados casos se pueden solucionar con prótesis auditiva y adaptación de lentes correctores. Las enfermedades más habituales son problemas cardíacos, trastornos en el ritmo, motilidad y las propias de la edad.

Según los especialistas, una de las causas que producen mayor número de accidentes son las «preocupaciones». En el 40,88 por 100 de los casos influye esta circunstancia, pero este dato no es especialmente detectado en las personas de edad avanzada que, por lo habitual, no tienen graves problemas económicos, laborales, conyugales, etcétera. Tampoco sufren «stress» y normalmente están relajados cuando conducen.

Sin embargo, siguiendo estas estadísticas de 1984, vemos que el 0,70 por 100 de los accidentes mortales que se produjeron en carretera fue por defecto de visión y el 0,06 por 100 por deficiencia auditiva.

Los reconocimientos realizan una destacable labor preventiva, aunque existe la tendencia, manifestada por gran número de médicos, de que los conductores españoles tratan de ocultar las enfermedades que padecen.

José Luis RAMÍREZ



Las personas de cierta edad tienen miedo a los reconocimientos.

PARTICIPACION DE LA TERCERA EDAD EN LOS ACCIDENTES

Conductores implicados en accidentes con víctimas (1984) EN CARRETERA

	Sexo	Total	Bicicletas sin motor	Ciclomotores	Motocicletas	Coches de turismo	Furgonetas	Camiones P.T. 3.500 kg.	Cam. y veh. art. P.T. 3.500 kg.	Otros vehículos
De 65 a 74 años	M	1.200	53	152	9	888	42	6	8	29
	F	58	2	2	—	47	4	—	—	3
De 75 a. o más	M	214	19	35	2	147	3	—	—	8
	F	6	1	—	—	5	—	—	—	—
TOTAL		1.478	75	189	11	1.087	49	6	8	40

EN ZONA URBANA

De 65 a 74 años	M	805	40	98	16	609	20	4	2	14
	F	43	—	3	—	38	2	—	—	—
De 75 a. o más	M	127	11	17	4	90	2	1	—	1
	F	11	—	2	—	9	—	—	—	—
TOTAL		986	51	120	20	746	24	5	2	15



No suelen sufrir «stress» y normalmente están relajados cuando conducen.

José RUBIO

PERMISOS PARA CONDUCIR EXPEDIDOS Y VIGENTES EN 1985 (Nacional)

CLASE	De 65-74	Más de 74
D, ED, A2	1.222	0
D, EC2, A2	65	0
D, ED	10	0
D, EC2	3	0
D, EC1	1	0
D, EB1	1	0
D, A2	128	0
D	10	0
C2, EC2, A2	12	0
C2, EC2	3	0
C2, EB1	2	0
C2, A2	3.192	0
C2	154	0
C1, EC1, A2	1	0
C1, A2	8	0
C1	3	0
B2, A2	66	0
B2	38	0
B1, EB1, A2	1	0
B1, A2	222.143	32.468
B1, A1	606	48
B1	93.022	6.206
BT	5.899	94
A2	5.542	265
A1	228	11
Otras clases	817	43
Total permisos	333.177	39.135
Licencias conducción	130.028	40.558
Total	463.205	79.693

Cuando el médico detecta una posible enfermedad grave solicita un informe del especialista, pero el conductor vuelve a este centro o no. Generalmente, si tiene un problema grave y lo sabe, no regresa al centro. En estos casos, la picaresca desata su sabiduría y cuando ven que no pueden sacar el certificado en ese lugar acuden a otro que consideran más benevolente.

La Dirección General de Tráfico lucha y realiza todas las investigaciones pertinentes en estos casos. Está capacitada para ello, puede y, de hecho, solicita un tercer reconocimiento. Por otra parte, un Real Decreto de 1985 ha dado luz verde para realizar inspecciones a los centros y comprobar si cumplen todos los requisitos que exige la ley.

Sólo cuatrocientas pesetas

En 1985, en España había 542.898 personas mayores de sesenta y cinco años con permiso; de sesenta y cinco a setenta y cuatro años eran 463.205, y el resto, 79.693, tenían más de setenta y cinco años.

A partir de ahora se aplicarán las nuevas normas por las que todos los conductores tendrán que realizar las pruebas físicas y psicotécnicas, que hasta el momento sólo se habían realizado a conductores profesionales. Antes Tráfico contaba con una muestra muy concreta que no es extrapolable al resto de la población. Quizá a determinadas edades se complique el examen para algunas personas, pero si realmente no reúnen las condiciones necesarias se les pondrá algún tipo de limitación o se les retirará de la circulación.

Entre las quejas más corrientes hacia la DGT está el tener que realizar las revisiones anualmente con la incomodidad que conlleva. Estrella Rivera, consejero técnico de Formación Vial de la DGT, ante esto afirmaba: «Efectivamente, yo lo entiendo. Se ha luchado por conseguir la mejor situación para ellos y creo que lo hemos logrado. Hay una ley por la que se exime de pagar las tasas a Tráfico a las personas mayores y hemos conseguido unos precios casi irrisorios en los reconocimientos médicos. Ahora, también pensamos que la persona se deteriora más rápidamente a una determinada edad; lo que no podemos es dispensarla de la revisión».

Angeles DOBARCO



CONducir MEJOR

PERMITIR EL ADELANTAMIENTO

Con lo expuesto en los tres números anteriores hemos contemplado la maniobra de adelantamiento desde el punto de vista del conductor del vehículo que adelanta, pero en ella interviene otro vehículo, el adelantado, y de lo que haga su conductor depende, en una parte muy importante, la realización correcta y segura de la maniobra.

El Código de la Circulación, en el primer párrafo de su artículo 30, dice: «Todo conductor de vehículo tiene la obligación, siempre que no haya obstáculo que le impida, de permitir que le adelante por su lado izquierdo cualquier otro vehículo de marcha más rápida y que le pida paso.»

Vemos por tanto, con absoluta claridad, la obligación que tiene todo conductor, cuando se le ha pedido paso, de permitir que se le adelante, pero vamos a contemplar cómo debe actuar.

En el apartado b) del artículo 30 se le dice que debe dejar libre, por lo menos, la mitad del ancho del

camino y espacio suficiente para ser pasado holgadamente.

En el mismo artículo, apartado g), se expone: «El conductor del vehículo que observe que va a ser adelantado por otro dejará libre más de la mitad del ancho disponible, tan pronto como escuche la señal de adelanto, arriado al extremo de la derecha del lado correspondiente al sentido en que circule, sin irrumpir en las zonas, aceras o paseos reservados a otros tráficos distintos.»

Y en el apartado h): «El conductor de un vehículo, una vez avisado de que otro pretende adelantarlo, reducirá la velocidad con

el fin de disminuir la duración de la maniobra que haya de efectuarse por el último para conseguirlo.»

Hemos podido ver que se le obliga a acercarse al extremo derecho de la calzada, así como a reducir la velocidad, pero hemos de entender que ésta es una normativa referida a calzadas estrechas y en mal estado. No así cuando nos encontramos en vías con carriles anchos, con afirmado regular y señalizadas con marcas viales, en las que no se va a dar el problema de estrechez, disponiendo de espacio suficiente para mantener distancias laterales en las que exista la seguridad y con vehículos que podrán desarrollar una diferencia de velocidad suficiente, como para que no se prolongue excesivamente el adelantamiento.

En cuanto a la posición en la calzada, cabría decir

que el vehículo adelantado se debe mantener en su carril, sin desplazarse al izquierdo, con lo que no obstaculizará la maniobra. Y en cuanto a la velocidad, que no la aumente, pues de lo contrario, además de equivocar al conductor adelantante en lo que habría calculado, aumentaría la duración de la maniobra. Obrando así, cumpliremos con lo preceptuado en el apartado i) del artículo 30: «Se prohíbe que el conductor de un vehículo, después de avisado por otro y haber dado muestras de prepararse para permitir el adelanto, aumente su velocidad o efectúe alguna maniobra, cortando el paso, para impedir que se le alcance.»

Por último, debemos aludir a algo que no se suele cumplir en la circulación y es la señalización que debe efectuar el conductor

del vehículo que va a ser adelantado, mediante el indicador de dirección de la derecha, siempre que se le pida paso.

Este mandato lo tenemos en el Código de la Circulación en su artículo 149, VI): «... El conductor del vehículo al que se pretenda adelantar deberá indicar, una vez avisado, que permite el adelantamiento mediante señales emitidas con el indicador de dirección de la derecha, tanto de día como de noche.»

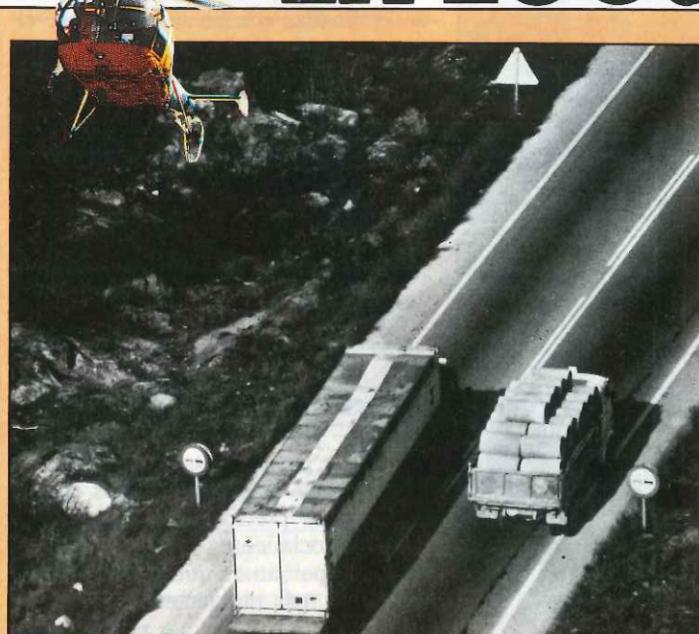
Y abundando en señalización, en el apartado f) del artículo 30 se nos dice: «... En el caso en que no sea posible arriar por completo y, sin embargo, el adelanto pueda efectuarse con seguridad, el conductor del vehículo que va a ser adelantado indicará la posibilidad de ello al que se acerque, extendiendo el brazo horizontalmente y moviéndolo repetidas veces de atrás adelante, con el dorso de la mano hacia atrás.»

Con todo ello, lo que se pretende es que el conductor que va a ser adelantado dé facilidades para la realización de la maniobra y manifieste que por su parte no pondrá inconvenientes, aunque tiene que quedar muy claro que la responsabilidad de lo que ocurra en el adelantamiento será total del conductor del vehículo que adelanta.

Sin embargo, el Código de la Circulación no alude a la utilización del indicador de dirección de la izquierda por parte de quien va a ser adelantado, cuando considere que no se dan las condiciones óptimas para que otro vehículo le adelante. Su utilización, por tanto, sólo tendrá fundamento en el deseo de colaboración, aunque a veces puede dar lugar a confusión e indecisiones, quizá con un resultado más negativo que si no se hubiera utilizado.

Alfonso ALVAREZ AGUDO

LA LOCURA DEL MES



El camión inicia el incorrecto adelantamiento justo delante de la señal que lo prohíbe.



EL camión continúa su maniobra antirreglamentaria por un tramo claramente señalizado para no adelantar.



Dado su peso y poca «agilidad», al camión le cuesta volver a su carril, obligando a un coche que venía de frente a salirse al arcén para evitar la colisión.

Fotografías captadas desde los helicópteros de la Dirección General de Tráfico.

Mini-TEST

- Si a usted le pide paso, para adelantarlo, el conductor de un vehículo de marcha más rápida, ¿tiene obligación de permitir dicha maniobra?
 - Sí, siempre que las circunstancias lo permitan, porque así lo establece el Código de la Circulación.
 - No es una obligación, pero sí una regla de seguridad vial.
 - Es sólo una cuestión de cortesía y no de obligación.
- Una vez avisado por otro vehículo de marcha más rápida que desea adelantarlo, usted no deberá...
 - Desviarse a la derecha.
 - Aumentar la velocidad.
 - Disminuir su velocidad.
- Si usted estima que otro vehículo, que le ha pedido paso para adelantarlo, puede realizar la maniobra, deberá...
 - Encender obligatoriamente el indicador de dirección de la derecha.
 - Encender el indicador de dirección de la izquierda.
 - Indicárselo con las señales acústicas.
- ¿Regula el Código de la Circulación la utilización del indicador de dirección de la izquierda para impedir, por su parte, el adelantamiento de otro vehículo de marcha más rápida que el suyo?
 - Sí.
 - No.
- Con el fin de facilitarle el adelantamiento a otro vehículo, ¿deberá usted desviarse a la derecha, invadiendo el arcén?
 - Sí, porque de esta manera dejaré más zona de la calzada libre y el adelantamiento se hará más fácilmente.
 - Sí, pero sólo en el caso de que la vía sea de un solo carril para cada sentido.
 - No, porque el arcén no es zona para la circulación de vehículos.



- ¿Está usted obligado a permitir el adelantamiento a su vehículo por la derecha?
 - No, porque los adelantamientos se harán siempre por la izquierda.
 - Sí, estoy obligado a permitir siempre el adelantamiento aun cuando sea por la derecha.
 - Sí, cuando la vía sea, al menos, de dos carriles para cada sentido de la circulación.

SOLUCION

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

Alfabetización con permiso de conducir



Miguel GARROTE

La primera experiencia de alfabetización de adultos, utilizando como atractivo el permiso de conducir, ha sido llevada a cabo en el poblado madrileño de Orcasitas. Cinco gitanos han superado el examen teórico para el permiso de conducir, con la peculiaridad de que la prueba se realizó de forma oral.

Las clases de alfabetización habían comenzado dos años atrás, aprovechando tardes y noches, consiguiendo reunir un centenar de personas —payos y gitanos— entre los sectores más marginados de la población.

Infórmese sobre la «carta verde»

Desde el 1 de junio ha quedado en desuso la «carta verde», ese documento que necesariamente se exigía en las aduanas para cruzar la frontera y que cubría la responsabilidad civil fuera de nuestro país.

En la actualidad, tras el ingreso de España en la CEE, esa responsabilidad queda automáticamente cubierta con el seguro obligatorio. Lo que no está comprendido —y eso habría que pactarlo con la compañía— es la cobertura de los daños en el propio vehículo.

Según varias compañías aseguradoras que hemos consultado, unas lo cubren automáticamente y otras no, por lo que aconsejamos —si piensa salir a otro país— se ponga en contacto con su compañía para que le expliquen las garantías con las que puede viajar.

Garantías para los usuarios de los talleres

El Consejo de Ministros ha aprobado un Real decreto, regulador de los talleres de reparación de vehículos automóviles, destinado a proteger a consumidores y usuarios.

Los talleres deberán estar inscritos en el correspondiente registro especial y exhibirán rótulos o carteles que especifiquen los derechos de los usuarios y los precios/hora.

Según el decreto, el usuario podrá solicitar, sin compromiso, presupuesto previo por escrito. Las facturas deberán ir desglosadas y detalladas indicando separadamente el precio de las piezas, mano de obra, impuestos, etcétera. Por



José RUBIO

otra parte, el taller concederá una garantía de las reparaciones de, al menos, tres meses o 2.000 kilómetros, tanto en materiales como mano de obra.

Conducir ciego antes que borracho



Viajar con un conductor que ha bebido es un gran error. Esto salta a la vista. Pero el popular cantante de color, Steve Wonder, aún va más allá; dice que «antes de que me lleve un borracho, prefiero conducir yo mismo», frase que parecería lógica si no supiera todo el mundo que Steve es ciego.

Este cartel forma parte de una campaña de la fundación Reader's Digest, dirigida a los jóvenes de 16.000 escuelas norteamericanas, para los que se han establecido premios por un valor de 500.000 dólares con el fin de promover concursos escolares para combatir el alcohol en la conducción.

RE-CI-VE A-NI-MO

Un colegio de EGB de la localidad jiennense de Cambil «va a organizar una Semana Cultural con el título "Año Europeo de la Seguridad Vial"», según nos comunica uno de sus profesores, Francisco Pérez Fernández, motivado por la celebración en toda Europa de ese acontecimiento sobre el que TRAFICO publicaba un trabajo el pasado mes de marzo.

El profesor nos anima en nuestra labor con el siguiente mensaje: «¡Recive ánimo!», utilizando para ello (la ortografía es perdonable por lo ingenioso), una combinación de los Cinco Grandes Retos del Año Europeo —cinturón, velocidad, alcohol, niños y motos— a los que antepone nuestra propia revista: REvista-CInturón-VElocidad-Alcohol-Niños-MOtos.

Financiación de vehículos

En 16 Jefaturas Provinciales de Tráfico se ha ensayado positivamente un procedimiento que garantiza el reintegro de los préstamos o cantidades que adelanta la empresa a sus clientes al comprar su vehículo.

Aunque hasta ahora solamente se ha utilizado este sistema con la Renault, se espera ampliar a otras marcas el procedimiento que consiste en formalizar una póliza intervenida por Agente de Cambio y Bolsa o Corredor de Comercio y solicitar a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente que se anote la limitación de disposición.

Encontrado un proyecto de «El palacio» de 1876

Las obras de restauración del Palacio de los marqueses de Castellanos, en Salamanca, un edificio del siglo XVIII que servirá de marco al Centro Superior de Educación Vial, han puesto al descubierto un hule en el que está representado, con gráficos y leyendas, un plan de reforma de los jardines.

El plan, de connotaciones versallescas, está firmado en 1876 por un ingeniero-arquitecto-decorador-paisajista francés y fue ordenado por los primeros propietarios del edificio, los marqueses de Castellanos y Monroy. En el proyecto estaba previsto la instalación de numerosas jaulas con aves exóticas y



Plan de reforma del Palacio de los marqueses de Castellanos, en Salamanca, representado en 1876 en un hule.

otros animales. Sin embargo, o no se llevó a cabo o fue destruido completamente, ya que no han quedado restos.

Las actuales obras que está llevando a cabo la DGT terminarán

a finales de año. No obstante, el Centro de Educación Vial ya está en funcionamiento en unos locales cedidos por el ayuntamiento salmantino y, entre otras actividades, en junio se ha celebrado el Primer Curso de Programadores de la Educación. Dirigido a funcionarios de la DGT destinados en las comunidades de Andalucía y Castilla y León, éstos ejercerán posteriormente las funciones de animadores y coordinadores en sus respectivas demarcaciones provinciales con el fin de potenciar la educación vial en los colegios a través de los Centros de Profesores y Asociaciones de Padres.

Programa de RNE para el conductor

Los directores de Radio Nacional de España y de la Dirección General de Tráfico han firmado un convenio de cooperación para ofrecer al usuario del automóvil una información adecuada del estado de la circulación en las carreteras españolas durante los meses de verano.

El acuerdo se materializará en un programa radiofónico especial titulado «Carretera Nacional», que se emitirá todos los viernes, sábados y domingos, e incluirá secciones de carácter informativo, musical, lúdico y documental. Además, cada hora, se ofrecerán comunicados facilitados por la DGT.

Asimismo, se emitirán, para los numerosos turistas extranjeros que transitan en esas fechas por nuestro país, informaciones y consejos en inglés, francés, alemán, italiano, portugués y árabe.

Por último, RNE realizará un concurso de «Seguridad Vial», organizado por la DGT.

Políticos: menos IVA para el coche

Expertos del sector del automóvil de diversos partidos políticos se mostraron de acuerdo en que era necesaria una reducción del IVA para los coches de baja cilindrada, en un coloquio sobre «Soluciones a la problemática del automóvil y el tráfico en España», organizado por el Comisariado Europeo del Automóvil (CEA).

María Teresa Estevan, de Coalición Popular, coincidió con Martín Palacín, director general de Tráfico, en que eran necesarios los límites de velocidad, mientras que López Amor, del CDS, se mostró partidario de la eliminación total de cualquier límite.

La mayoría de los ponentes indicaron que los accidentes se debían, en gran medida, a la mala situación de las carreteras españolas. En este sentido, Palacín explicó los planes del Gobierno para mejorar las carreteras y autopistas existentes y señaló el propósito de conseguir que en 1991 la red española alcance el nivel europeo. Asimismo indicó que existen planes de desarrollo en colaboración con los ayuntamientos para mejorar el acceso a las grandes ciudades y programas de seguridad y educación en las escuelas.

Hilo directo Ayuntamientos-DGT

Un total de ochenta Ayuntamientos o Diputaciones podrán conectar mediante un terminal con el ordena-

dor central de la Dirección General de Tráfico, según un convenio suscrito por este Organismo y la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP).

Este sistema permitirá una actualización permanente de los datos de titularidad de los vehículos, domicilios, etcétera, y agilizará el trasvase de información destinada a facilitar el cobro del Impuesto Municipal de Circulación y las notificaciones derivadas de infracciones de tráfico.

Según el texto del convenio, los Ayuntamientos se comprometen a mantener como reservados dichos datos, impidiendo que cualquier empresa de servicios o un particular pueda utilizarlos con fines comerciales.



Los ayuntamientos tendrán acceso, mediante terminales, a determinados datos del ordenador central de la DGT.

A sus veintiséis años, este aragonés de casi dos metros de altura, ha disputado la estimable cifra de más de 120 partidos internacionales. Después del capitán Margall, Epi es el más veterano de nuestros internacionales. Casi ocho años vistiendo la camiseta española, ocho años en los cuales ha conseguido dos medallas de plata (Olimpiada de Los Angeles en 1984 y Campeonato de Europa de Francia en 1983), dos veces en el podio que tal vez sean tres al finalizar este mundial español. Conseguir una nueva medalla, aunque sea la de bronce, es el gran objetivo de la selección. Y de Juan Antonio San Epifanio, que tiene mucha confianza en que así sea.

—Creo que España puede ganar a cualquier selección, y más aún jugando con el ambiente a nuestro favor. Me conformo con el bronce, eso sería un gran triunfo; pero no hay que ver el oro demasiado lejos, porque estamos perfectamente capacitados para lograrlo.

—¿Te conformas con el bronce porque piensas en soviéticos y americanos como favoritos del torneo?

—Sí, por supuesto que son las dos selecciones con más posibilidades, sobre todo Estados Unidos; creo que son los mejores, aunque el equipo ha tenido que renovarse después de la incorporación a la NBA de Michael Jordan o Pat Ewing, que en Los An-

geles marcaron un estilo de juego imparable. Sin ellos, los americanos son diferentes al equipo que vimos en la Olimpiada, pero cuidado, no tanto como piensa la gente. Porque lo que pasa es que en Estados Unidos pueden hacer no una, sino cuatro selecciones a la mayor altura competitiva.

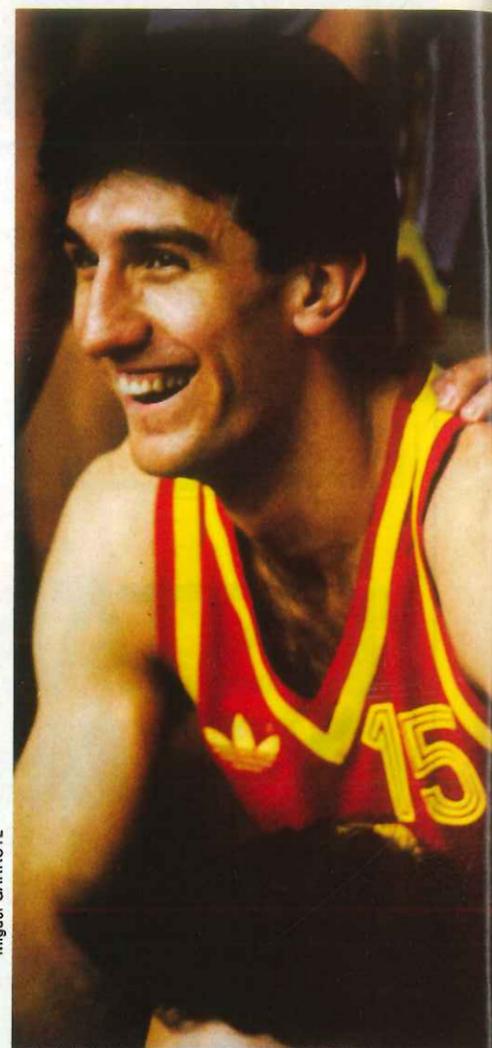
—¿Qué me dices del equipo soviético?

—Todos lo conocemos. Siguen igual, muy sobrios, muy serios, tal vez demasiado fríos, pero si tienen su día son invencibles.

—¿Y el resto, Epi? Porque hay más equipos...

—Hay muchos equipos. Creo que la gente piensa demasiado en los americanos y en los soviéticos, pero ahí está el equipo yugoslavo, que estoy seguro que va a volver por donde solía. Y no es sólo Petrovic; los yugoslavos tienen mucha gente, y mezclan jugadores expertos con otros más jóvenes. Y lo que tienen los yugoslavos es fuerza, lucha, garra. Como los italianos. Italia es nuestra bestia negra. Yo sólo he ganado a Italia con la selección española una vez, en Checoslovaquia, una sola vez; las demás ocasiones en que nos hemos enfrentado nos han derrotado. Estamos gafados con los italianos. No hay que confiarse y salir «a muerte» en cada partido.

—¿Jugar en España puede ser decisivo para las aspiraciones de la selección?



Miguel GARROTE



«Estamos perfectamente capacitados para alcanzar incluso el oro.»

Miguel GARROTE

—Es un arma de doble filo. El público nos apoya muchísimo, pero nos exige un nivel muy alto de juego y triunfos. Estamos obligados a ganar una medalla y el peligro es sentirnos demasiado tensos por la necesidad de victoria y por las exigencias del público. En teoría tiene que beneficiarnos mucho el apoyo de la gente y espero que no nos atenacen los nervios o la responsabilidad en los momentos decisivos.

—Los entrenamientos de la selección son a puerta cerrada. Ni siquiera los periodistas pueden pasar. ¿No es una exageración?

—No. Mira: todo el mundo ha de concienciarse de que estamos dentro de un acontecimiento de primera magnitud. La prensa, el público, nosotros, todos, sin excluir a nadie, tenemos que ponerlo todo de nuestra parte para que España llegue muy arriba en este mundial. Por eso es bueno que trabajemos con tranquilidad. Antes te decía que el público nos exige mucho. Bueno, pues nosotros también pedimos a todo el mundo que nos dejen trabajar con tranquilidad para jugar confiados, descansados en el aspecto psicológico. Aunque físicamente estamos muy bien, la tensión que llevamos acumulada después de cientos de partidos, es mucha y debemos encontrar un relax que nos permita olvidarnos de todo y pensar sólo en cada partido del mundial.

—¿Y tú, particularmente, estás satisfecho con la temporada realizada?

—Sí, estoy satisfecho, aunque he tenido que jugar de otra forma con Aito. El Barcelona de este año ha evolucionado mucho y supongo que en los próximos años el trabajo se notará bastante. Mira; yo esta temporada no he metido tantos puntos como en otras. He venido marcando dieciocho puntos por partido y otros años hacía veinticinco, pero he trabajado más en defensa, en rebote, en asistencias a nuestros pivots, que tenían que jugar más. Habrá quien piense que Epi no lo ha hecho bien este año porque ha metido pocos puntos, pero no es así; yo diría que he jugado de una forma mucho más completa.

Por culpa de un seiscientos

Dos Ligas, seis Copas del Rey, dos Recopas de Europa y una Copa del Mundo de clubs, son los entorchados de los que puede alardear



El alero del Barça es una pieza insustituible en el esquema de Díaz Miguel.

Miguel GARROTE

Epi en su ya larga experiencia vistiendo los colores blaugranas del Barcelona. Una experiencia feliz, como feliz ha sido igualmente su experiencia en la carretera. Porque a Epi le encanta conducir a los mandos de su Mercedes 190 inyección.

—Es un coche que me apasiona; no lo pienso cambiar por ahora.

—¿Ciudad o carretera?

—Carretera, claro. Y eso que Barcelona es una ciudad tranquila, en la que conducir es muy fácil. No tiene ni punto de comparación con Madrid. Pero lo que me gusta realmente es viajar por carretera. Siempre que salgo de vacaciones cojo el coche.

—¿Te consideras un buen conductor?

—Sí, soy un conductor que hago bien las cosas. Me gusta respetar la ley y no vulnerar las normas. Eso es lo que hace que uno sea un buen conductor, porque los accidentes suelen llegar porque la gente se salta «stops» o circula demasiado deprisa.

—¿No te gusta correr?

—No, en absoluto. Soy un conductor tranquilo y respetuoso. Aunque te voy a confesar que no hace mucho me pusieron una multa por exceso de velocidad. Pero ese día tenía prisa, y la multa fue justa. Pero no, de verdad, no me gusta nada correr.

—¿Te han puesto más multas?

—Una más. Solo me han puesto dos multas de tráfico, sin contar las de aparcar. Además de la que te contaba, otra vez me multaron por no llevar el cinturón. Pero nada más. Luego, de aparcamiento me han puesto varias, trece o catorce.

—¿Te costó mucho sacarte el carnet de conducir?

—Lo saqué a la tercera, cuando tenía dieciocho años. Te voy a contar una anécdota, porque cuando me examiné por segunda vez iba en un seiscientos y tocaba con la cabeza el techo del coche. En un cruce había un semáforo de esos que cuelgan y no lo vi, me lo pasé y me suspendieron. La culpa fue del seiscientos. A la tercera sacó Epi el permiso de conducir, y la tercera medalla con la selección española espera conseguirla el ídolo de la afición azulgrana en los mundiales de España. Que el semáforo se ponga en verde y que Epi pise con ganas el acelerador de la selección nacional. El público lo pide y el propio Epi lo reconoce: Estamos obligados a ganar una medalla.

Jorge PARRONDO



Francisco NIEVA

LA BUENA CARRETERA YA NO ES LO QUE ERA

PARA qué vamos a decir lo contrario, el coche es la libertad del siglo XX, no concibo la libertad sin coche. Con un coche no hay soledad, porque nuestra soledad está soportada por el coche. Hay que amar al coche con romanticismo, porque no hay romanticismo sin él. Por ejemplo, yo quiero huir de los compromisos y hasta pesares de la gran ciudad, quiero escapar hacia un imprevisto hallazgo de felicidad, ir al encuentro de mis paisajes interiores; sólo tengo que tomar el coche y buscar lo que quizá no encuentre. Pero el coche habrá sido el soporte de esa ilusión. Que alguna vez se cumple. Y no se cumpliría si la marcha de nuestro destino no la hubiera dinamizado, a lo peor, un miserable seis caballos. Ya es imposible prescindir de él. Queremos morir atufados por sus gases en la gran ciudad —hasta que sobrevenga otra forma de energía que contente a los ecologistas— antes que renunciar a sus beneficios.

Debemos comprender la ambigüedad de todo. El coche nos ayuda en nuestra vida privada de forma que se ciñe a nuestros más escondidos secretos. Es el más pequeño gabinete confidencial que pudiera inventar el hombre moderno. Forma parte de nuestra personalidad. Diría incluso que nos ayuda a tenerla. Lo tenemos literalmente como instrumento de nuestro destino. Algo tan artificial nos ayuda a profundizar en nosotros y en nuestros instintos naturales.

Entonces pensamos que lo artificial ayuda a ser cada vez más natural en el crecimiento de nuestra personalidad. Lo romántico está sostenido por lo técnico. Con el coche nos internamos por paisajes que nos interesan por desconocidos, porque en ellos reconocemos los pasos que sigue nuestra intuición al aventurarnos por su incógnita belleza, quizá por su real peligrosidad que real-

zará por ello la belleza. Paisajes escarpados física y humanamente.

Estamos en la aventura humana. Compañero de la aventura humana ha sido el caballo. El caballero siempre podía ser aventurero. Un aventurero sin caballo ya era un bandido. El bandido se acercaba más a su señorío si montaba delinquiendo sobre un caballo. Hasta entonces, la aventura sobre un caballo se tuvo por natural, pero la aventura sobre un coche ya se tuvo por artificial para los puristas de la aventura. Decían que por ver más paisaje —sobre un coche—, no se veía el paisaje del todo. Pues ¡muy bien! Yo no quiero analizar el paisaje como una vaca, yo soy un hombre moderno y opero en mi vida por medio de síntesis muy útiles. No necesito regodearme en las cosas, no tengo tiempo; prefiero saber más y llegar en punto a muchas citas que me interesan. De paso, veré lo que pueda y me imaginaré el resto. Y si una cosa me interesa mucho, me quedaré allí para verlo hasta que llegue al éxtasis. Tengo libertad para ello. Si esa libertad no se tiene por natural es que creemos en la servidumbre. Puede que sea una servidumbre hacer carreteras, pero tener carreteras hace al hombre más libre. No sé quién me puede convencer de que la libertad no tiene su precio y está condicionada por la técnica. Yo estoy completamente convencido de que es así: la libertad se labra, desde la invención de la rueda, a fuerza de inventos técnicos.

Por eso me he fijado en las carreteras secundarias, hasta en

los caminos, para adivinar qué grado de libertad se permitía el hombre de esos pagos. Lo más civilizado, además de lo más natural, es cuando el hombre traza nuevos caminos a su libertad y los cuida pensando en la libertad de los otros. Por sus grandes vías de comunicación los conoceréis.

Las carreteras secundarias, cuando son buenas y civilizadas carreteras secundarias, ofrecen al hombre que va en coche la soledad en marcha, el paso por un camino más interior en su vida, con el deslizamiento de un sueño. La buena carretera secundaria debe siempre ser una bella desconocida, de paisaje diferente y más complejo, por la que nos deslizamos con facilidad. En su soledad consiste su atractivo mayor, ya lo he dicho.

Pero el efecto mágico más intenso es la soledad en un camino bien trazado y bien mantenido. Una soledad casi de cuento. Esos caminos abruptos comienzan a hacer nuestra aventura desagradable. El hombre normal no desdén la facilidad y un camino como el aludido es una incitación a la fácil libertad de la gente civilizada, que es cada vez mayor. Hay que llegar a lo más secreto y lo más bello con facilidad. ¿Para qué? Para que haya más cosas secretas y bellas que descubrir. El hombre lo coloniza todo, tiende sus redes por el misterio, y conforme va conquistándolo, va afirmando su paso y facilitándolo a los otros por medio de la solidez de los caminos.

Todas las carreteras secundarias, bellas y solitarias que he conocido, si ha sido en buen estado de mantenimiento, me han parecido carreteras mágicas. No sabía a quién dar las gracias por la aventura de correr sin necesidad de ir como enjugando botellas. Transcurriendo bien por mi destino.

Está visto que civilizar es trazar caminos. Y, ya que se trazan, que se mantengan.

APOYO DE LAS ASOCIACIONES VECINALES

Me parece conveniente que aumenten ustedes la tirada de su revista, de modo que llegue a más gente. E igualmente les propongo que se estudie un plan para difundir todo lo referente a la educación vial, problemas de las carreteras, etcétera, mediante contactos periódicos con las Asociaciones de Vecinos o a través de las Federaciones de las mismas, ya que estas entidades pueden ayudar a desempeñar una gran labor divulgativa.

Todo el dinero que se invierte ahora supondrá, con el tiempo, un gran ahorro, ya que si logramos todos que haya menos accidentes, esto significará un menor gasto para el país. José Luis Miguel. Sevilla.

PROBLEMA DE ADELANTAMIENTO

Tengo permiso de conducción de la clase A-1, para motocicletas, y muchas veces me he preguntado si ante una señal vertical de prohibición de adelantar es posible rebasar un pequeño obstáculo, sin acercarse siquiera a la línea continua de separación de los dos sentidos. Es un problema que se me suele plantear cuando con la moto y ante una prohibición de adelantamiento puedo rebasar, por ejemplo, a una bicicleta, dejándola suficiente espacio (más de un metro). ¿Es esto legal?

Por otra parte, en relación con una carta aparecida en el número 10 de su revista, quisiera apuntar que aquí, en Málaga, es frecuente ver a agentes motorizados de la Policía Nacional y Municipal infringiendo las más elementales normas de circulación, sin motivo aparente, con el consiguiente riesgo y mal ejemplo para todos. Carlos Herrero (Málaga).

Respuesta: La señal de «adelanto prohibido» prohíbe adelantar cuando para ello haya que invadir la parte de la calzada destinada al sentido contrario. Por consiguiente, si usted adelanta a

CRITIQUE, SUGIERA, PREGUNTE...

una bicicleta sin invadir esa parte de la calzada y dejando un metro de separación, la maniobra será correcta (artículo 31 del Código de la Circulación).

NO SE USA EL CARRIL DERECHO

Con respecto a las autopistas y autopistas de tres carriles, observo continuamente la infrautilización del carril de la derecha. Yo uso a diario una de ellas y salvo los camiones —y no siempre—, prácticamente nadie circula por el carril derecho.

También he observado que agentes de tráfico, situados en los márgenes de la carretera, pasan por alto este hecho, no haciendo ninguna indicación a los que circu-

lan por otros carriles, teniendo vacío el referido.

Al tiempo que denunciar este hecho, quiero preguntar por qué no se persigue más esta infracción. Igualmente, considero conveniente que se realice una campaña en este sentido, ya que me da la impresión de que muchos creen que tales carriles derechos están sólo para vehículos pesados o similares. José Ignacio Arias (Madrid).

Respuesta: Como norma general, hay que circular por la derecha de la calzada, aunque de manera excepcional se permite que en las carreteras de más de dos carriles reservados al mismo sentido, cuando las circunstancias del tráfico o de la vía aconsejen el desplazamiento del vehículo al carril o carriles centrales, se permanezca en ellos siempre que al hacerlo no se entorpezca a los vehículos que circulen más rápidamente.

Por otra parte, en las calzadas de más de dos carriles destinados al mismo sentido, los vehículos de tercera categoría y los conjuntos de vehículos deberán circular siempre por alguno de los dos más próximos al borde derecho de la calzada.

También queremos decirle que si se vigila el cumplimiento de esta normativa, y se sanciona cuando se detecta infracción.

SEMAFORO EN LA C-520

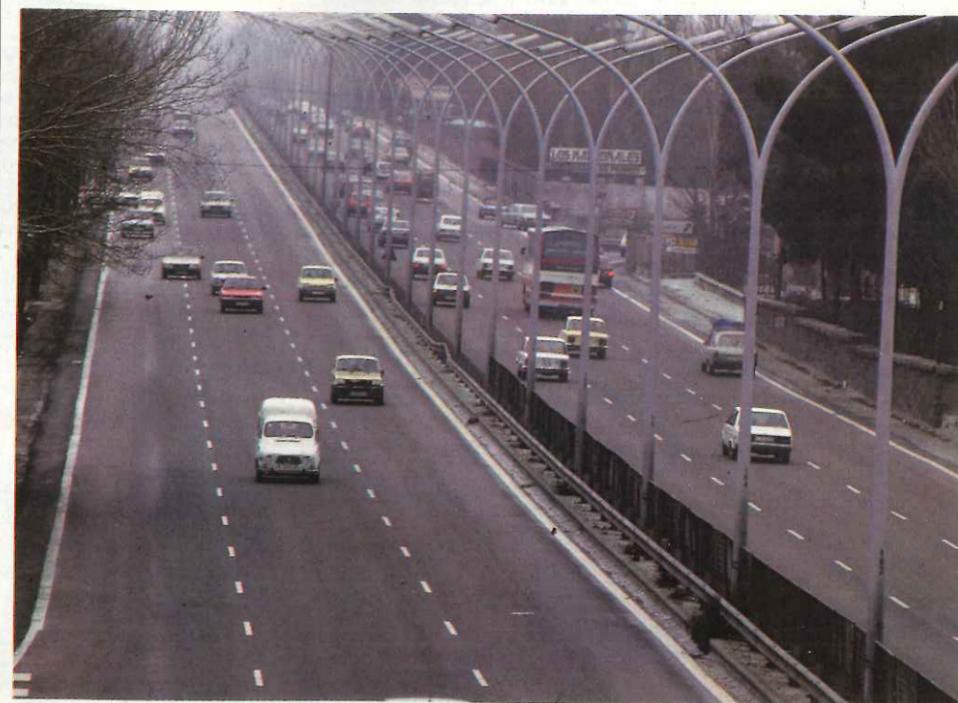
Deseo comentarles un problema de tráfico que sufre los fines de semana y algún día laborable, al igual que muchos miles de madrileños. Se trata de un semáforo que hay en la Comarcal 520, a su paso por Villaviciosa de Odón. A causa del mismo, se forman unas caravanas de vehículos interminables, a pesar de la regulación que ejerce la Guardia Civil de Tráfico.

Me pregunto por qué no se construye en este cruce un paso a distinto nivel. Creo que sería fácil y no muy costoso y evitaría tan importantes retenciones, con el consiguiente gasto de carburante, nervios, etcétera.

Si le consideran de interés, ruego publiquen esta carta, de modo que llegue al conocimiento de los organismos correspondientes. Maximiliano Hernando (Madrid).

LÍO EN PALMA

En Palma de Mallorca hay un lío de señales tremendo, ya que al poner algunas nuevas y algunos semáforos no quitaron las que había antes. Así, por ejemplo, hay una señal de «ceda el paso» y en



Miguel GARROTE

el suelo sigue pintado un «stop»; en muchos semáforos hay un «ceda el paso» con un «stop» al lado, etcétera. Pero lo que ya es peor es que existe un semáforo que indica que se puede torcer a la derecha y una señal de prohibido girar al lado derecho.

Espero que, al leer esta carta, si tienen a bien publicarla, alguien pueda hacer algo. Casimiro I. Torrero. Palma de Mallorca.

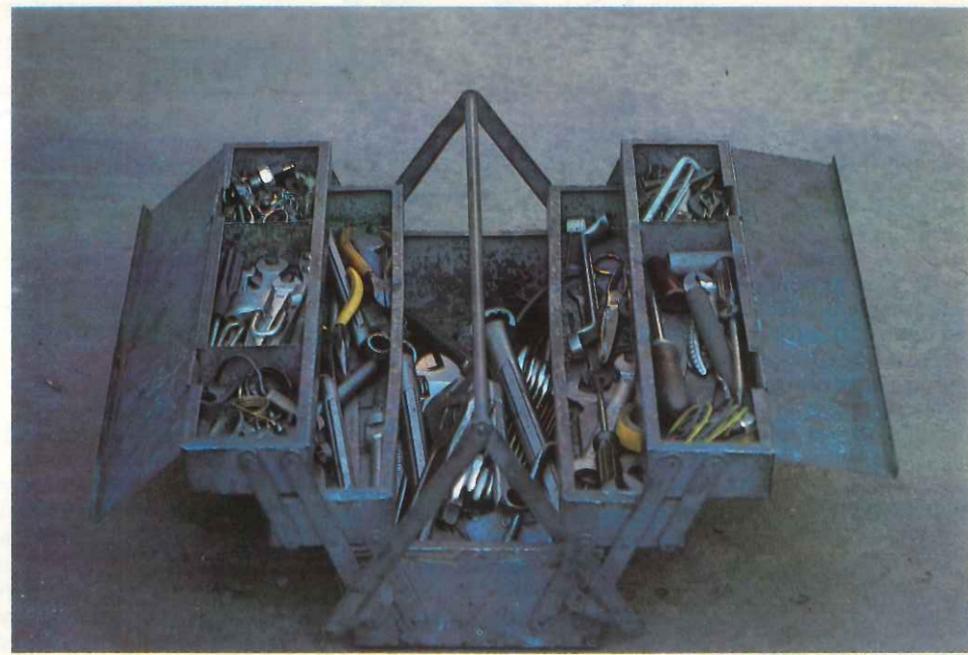
PERMISO CADUCADO

Desde 1955 poseía mi permiso de conducción de 2.ª clase. Como tengo un defecto en la pierna izquierda, cuando se estableció la necesidad de un certificado médico, éste me era extendido por el Instituto Provincial de Higiene (creo recordar que éste era su nombre).

Poseía un coche de determinada marca en el que me era muy cómodo manejar el embrague; pero el coche tuvo una avería grave y tuve que adquirir otro, en el que encontré muy incómodo el embrague. Como mi esposa también tiene permiso, me olvidé del coche, me caducó el permiso y ni me preocupé. Pero ahora me dicen que al coche le puedo acoplar un dispositivo que me hará posible la conducción y me gustaría volver a tener el permiso.

¿Cómo debo obtenerlo? ¿Puedo o debo hacer un examen práctico con el coche acondicionado según mis necesidades? Fernando Matossí (Pamplona).

Respuesta: Puede usted obtener el permiso de conducción adaptado a su deficiencia, conforme determina el Código de la Circulación en su artículo 267, IV. En la práctica de las pruebas de circulación podrá utilizar su propio vehículo adaptado, o



Jose RUBIO

uno de escuela de conductores con las mismas características.

HERRAMIENTAS OBLIGATORIAS

Estoy muy desorientado respecto a un tema del que me gustaría tener una información exacta a través de su revista. Quiero que me informen sobre qué herramientas y qué útiles, repuestos, etcétera, se está obligado a llevar en el coche, aparte del gato y la rueda de repuesto. Joaquín Francés (Valencia).

Respuesta: Los accesorios, repuestos y herramientas que han de llevarse en los vehículos automóviles son los establecidos en el artículo 238 del Código de la Circulación, cuya lectura le recomendamos, ya que usted no nos indica a qué clase de vehículo se refiere.

VEHICULO PARA RECOGER ALUMNOS

Soy propietario de una autoescuela en la provincia de Barcelona y necesito un turismo para poder recoger a mis alumnos/clientes por todo el casco urbano. ¿Necesito un vehículo inscrito en la sección de autoescuela? ¿Este vehículo tendría que disponer de doble mando? ¿Estaría exento del IVA? D. Ripollés. Mataró (Barcelona).

Respuesta: Al tratarse de un vehículo no destinado a la enseñanza, en principio parece que no debe ser dado de alta en la escuela como centro docente; en consecuencia, tampoco será necesario que esté dotado de doble mando. En cuanto al IVA debe consultar en Hacienda y, por otra parte, ver si requiere Tarjeta de Transportes, en el Servicio de Transportes correspondiente.

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

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

SOLUCIONES A LA PAGINA 74

A LOS JEROGLIFICOS

- Al 1: Aún respira (a, un; re, s; pira).
- Al 2: En un cuarto trastero (en un cuarto tras TE, ro).

A LOS NUEVE ERRORES

- 1: Una pata de la araña. 2: Barba del náufrago. 3: Bolsillo de su camisa. 4: Aleta de tiburón. 5: Una roca. 6: Remiendo en el pantalón. 7: Una nube. 8: Firma del dibujante. 9: Falta mancha blanca en roca grande.



AL CRIPTOGRAMA SILABICO



A LA SOPA DE LETRAS ILUSTRADA

ARTICULOS DEL DIRECTOR

Aprender	12 (7)
¡Clic-clac!	6 (5)
Cóctel	1 (5)
De película	9 (7)
Estética	4 (5)
Evaluación	3 (5)
La paralela	11 (7)
Lecciones	8 (5)
Odisea	5 (5)
Peligros	2 (5)
Renovarse o morir	10 (7)
Vivir peligrosamente ..	7 (5)

AUTOESCUELAS

El examen, a examen. 12 (15)	
El Reglamento, un año después	4 (37)
Hacia la reforma de las autoescuelas	1 (15)
Las autoescuelas, en regla	7 (45)
Los cursos de reciclaje, ahora en provincias ...	8 (22)
I Congreso Nacional de Enseñanza de la Conducción:	

— Compromiso de futuro	12 (8)
— El Congreso, el 30 y 31 de mayo	9 (37)
— El Congreso, puesto a punto en Valladolid	11 (18)
— Daniel Victoria: «Servirá para mejorar el Reglamento»	10 (19)
— Gerardo Tuya: «La Administración debe ayudarnos»	10 (20)
— Las autoescuelas celebrarán un Congreso Nacional	3 (38)
— Las autoescuelas quieren evolucionar	8 (20)
— Una cita con el futuro	10 (15)
— Ya hay líneas maestras	5 (20)
Ya hay profesores de Formación Vial	6 (13)

CONDUCCION MEJOR

Aproximación a intersecciones	8 (40)
Conductor y peatón, ¿dos mundos diferentes?	2 (40)

INDICE

NUMEROS 1 AL 12

La primera cifra corresponde al ejemplar; la segunda, entre paréntesis, a la página.

El vehículo que adelanta (Primera regla de seguridad)	11 (42)
El vehículo que adelanta (Segunda regla de seguridad)	12 (46)
Franqueo de intersecciones	9 (40)
La distancia de seguridad	1 (42)
La intersección, un punto conflictivo	7 (40)
¿Qué es adelantar?	10 (42)
Velocidad adecuada	4 (40)
Velocidad limitada	5 (40)
Velocidad y accidentes	3 (40)
Velocidad y adelantamientos	6 (44)

CRITIQUE, SUGIERA, CENSURE (cartas)

En todos los números, a partir de la pág. 3.

DE NORTE A SUR (noticias varias)

1 (44); 2 (43); 3 (43); 4 (43); 5 (43); 6 (46); 7 (43); 8 (43); 9 (44); 10 (44); 11 (44); 12 (44).
--

DESDE LA CUNETA

Andrés Aberasturi: Crónica negra	10 (50)
Carmen Conde: El gozo de transitar (en coche)	9 (50)
Felipe Mellizo: Señales	6 (50)
Fernando Díaz-Plaja: El Dr. Jekyll y Mr. Hyde	7 (50)
José L. Aranguren: Ética del tráfico	4 (50)
José L. Coll: Realidades	5 (50)
José L. Sampedro: Las fatigosas vacaciones ...	2 (50)

Julio Caro Baroja: Tráfico, tráfico y futuro ..	8 (50)
Luis Carandell: Para una teoría del viaje ...	1 (50)
Luis del Val: El diván de los torpes	11 (50)
Moncho Alpuente: El hombre sin ruedas	3 (50)
Pablo Lizcano: Mis accidentes	12 (50)

EDITORIALES

Cantos de cisne	6 (5)
Carreteras del mañana	11 (7)
Cascos y ciclomotores ..	8 (5)
Colabore	6 (5)
Espíritu constructivo ..	12 (7)
Examen de conciencia ..	3 (5)
Ganar terreno	4 (5)
Llega el mal tiempo ...	5 (5)
86: Un año para mejorar	9 (7)
Por qué TRAFICO ...	1 (5)
Publicidad segura	7 (5)
Triple análisis	10 (7)
Unos buenos conductores más	2 (5)

EDUCACION VIAL ESCOLAR

Aprender y valorar los peligros del tráfico	3 (13)
Centro Superior de Educación Vial en Salamanca	10 (38)
I Concurso Nacional: Sentada infantil	5 (22)

EL CHALADO Y SU CACHARRO

Conductor de pocas luces	11 (47)
Contagio en las rebajas	7 (47)
El macho hispánico ...	11 (47)
«El que roba a un ladrón...»	5 (46)
«El retorno del Jedi» ..	8 (47)

El «salto de cama»	6 (43)
Juerga accidentada de ex alumnos	4 (46)
Libiamo	8 (47)
Mala suerte	12 (39)
Mus	10 (47)
No se arrime	6 (43)
Sinfonía urbana	12 (39)
«Snoopy» nacional	9 (47)
Un calvario de viaje ...	9 (47)
Un fantasma recorre Europa	10 (47)
Vacas suizas	7 (47)

EN PORTADA

Alcohol y jóvenes	1 (6)
Año Europeo de la Seguridad Vial	9 (8)
Áreas de descanso	2 (14)
Así serán los exámenes psicotécnicos	8 (6)
Carreteras: Salimos del bache	11 (8)
El cinturón como seguro	6 (6)
El invierno que viene ..	5 (6)
Los coches más viejos, a inspección	4 (6)
Marroquíes y portugueses: Caravana de fatigas	2 (6)
Mercancías peligrosas: Acercarse al riesgo cero	7 (6)
I Congreso de Enseñanza de la Conducción: Compromiso de futuro	12 (8)
Renovación del parque automovilístico	10 (8)
Transporte escolar: Cada vez más seguros	3 (6)

KILOMETRO A KILOMETRO

Albacete-Alicante (N-430 y N-330)	12 (29)
Burgos-Tordesillas (N-620)	3 (31)
La otra carretera de La Coruña (N-403, N-601 y C-620)	9 (31)
Las Alpujarras (N-323, C-333 y L-421)	8 (31)
Lérida-Puigcerdá (C-1313)	7 (31)
Madrid-Pto. de Somosierra (N-1)	2 (31)
Madrid-Toledo (N-401)	5 (31)
Málaga-Estepona (N-340)	1 (35)
Oviedo-Riño-Palencia (C-635 y C-615)	11 (31)



Pamplona-S. Sebastián-Irún (N-240 y N-1)	10 (31)
Santander-Oviedo (N-611 y N-634)	6 (31)
Villacastín-Avila-Salamanca (N-501)	4 (31)

LETRA PEQUEÑA

Autorización para pruebas deportivas	8 (46)
Baja temporal de un vehículo	11 (46)
CEE y vehículos para autoescuelas	4 (47)
Duplicados del permiso de conducir	5 (47)
Licencia para conducir un ciclomotor	2 (47)
Renovación del permiso de conducir	3 (39)
Solicitud de matrícula turística	10 (46)
Transferencia de vehículo matriculado	7 (46)

PASO DE CEBRA

Allegro ma non troppo Disminuir el número de accidentes	9 (6)
El reconocimiento psicofísico	11 (6)
¡Ya no existen los pasos cebras!	10 (6)
	12 (6)

PRIMEROS AUXILIOS

(Presentación)	1 (47)
El boca a boca	3 (42)
El «shock»	8 (42)
Hemorragia	4 (42)
Heridas y apósitos	7 (42)
La asfixia	2 (42)
Movilización y transporte del herido	9 (46)
Vendaje y torniquete ..	5 (42)

REPORTAJES VARIOS

Así se consiguió el «Si bebes... no conduzcas»	1 (12)
Autovías: Estrellas para un plan	2 (17)
Bailén, corazón de Andalucía	7 (37)
Cantantes y carretera: Con la música a otra parte	3 (20)

Carteles divulgativos: Las otras «señales» de tráfico	6 (37)
Ciclomotores: Por un «dos ruedas» más seguro	12 (35)
Encuesta: Los españoles, a favor de la limitación de velocidad	9 (42)
Feria de Frankfurt'85: El bosque de metal ..	5 (18)
Final de Parques Infantiles y Seguridad Vial en Ciclomotor	11 (40)
Gijón'85: I Semana Iberoamericana de Tráfico	5 (19)
Inspecciones Técnicas de Vehículos: Más de diez años, revisión anual	5 (21)
La CEE, por la revisión desde los tres años ..	11 (41)
La pasión por las miniaturas	7 (21)
La renovación del parque, en estudio	9 (20)
Las ciudades más seguras de Europa	7 (16)
Los accidentes de los famosos	2 (37)
Los ciclomotores, también con casco	8 (39)
Plan de travesías: Menos riesgo, más fluidez I Jornadas Gallegas sobre Seguridad Vial de los Peatones	5 (37)
Que Galicia camine segura	4 (17)
Reconocimientos médicos: El impreso, al coste real	7 (39)
Rocío'86: Cien mil coches van al Rocío ..	12 (40)
Tecnología y tráfico: La nueva galaxia	5 (15)
III Encuesta Nacional de Transporte	11 (37)
Tierno Galván: Los bandos del adiós	8 (17)
TRAFICO entregó sus trofeos 85	9 (38)

Renault 11 GTL	8 (26)
Seat Ibiza Junior 1.2 ..	11 (26)
Seat Málaga	3 (26)
Volkswagen Passat CL 1.8	9 (28)

El parque automovilístico, al día

3 (29); 4 (29); 5 (29); 6 (29); 7 (29); 8 (29); 9 (30); 10 (29); 11 (29); 12 (25).
--

Reportajes

Anuncios de coches: La publicidad más «stressante»	11 (21)
Arranca el IVA	6 (23)
Cómo salir de un apuro	7 (23)
Compradores de coches: Lo primero, la estética	4 (23)
El automóvil ante la CEE	2 (23)
Esas reliquias del asfalto	5 (23)
Fórmula 1: Jerez para un brasileño	11 (24)
Jerez se apuntó a la locura	9 (25)
Llega el gran circo ..	9 (21)
IVA: Fácil, pero no tanto	8 (23)
Motociclismo: Angel Nieto («Siempre he sido un hombre a batir») ..	10 (24)
Los españoles, madera de campeones	3 (23)
Podio español	11 (25)
Un Mundial como nunca	10 (21)
Rallyes: Riesgo y espectáculo	12 (21)

VIP's sobre ruedas

Alaska	8 (48)
Butragueño	12 (48)
Concha García Campoy	3 (48)
Concha Velasco	9 (48)
Forges	5 (48)
Gila	7 (48)
Hugo Sánchez	2 (48)
Manuel Gutiérrez Aragón	11 (48)
Mayra Gómez Kemp ..	6 (48)
Miguel Muñoz	4 (48)
Norma Duval	1 (48)
Ramoncín	10 (48)

Viejas glorias

Amilcar CGS 1925	6 (28)
Citroën B-12 «Torpedo»	12 (28)
Citroën C4 1928	10 (28)
Citroën 5 CV 1924	5 (25)
Citroën 11 ligero 1950 ..	11 (28)
DKW Sport 1925	7 (28)
Ford A 1929	9 (27)
Salmson Val3 1923	8 (28)

VARIOS

Adiós al «franco fábrica»	3 (29)
Campaña nacional de mantenimiento del vehículo	3 (28)

En Europa se conducirá menos horas	6 (29)
Fórmula 1 y Motociclismo: Así van los Mundiales	12 (25)
Habrán facilidades para cambiar de coche	2 (29)
Los coches, más caros ..	2 (28)
Los seguros, por las nubes	4 (29)
París-Dakar y Montecarlo: Los nuestros dieron la talla	8 (29)
Podremos comprar coches en toda la CEE ..	5 (29)
Seat: Siguen creciendo las exportaciones	11 (29)

VACACIONES

Balance de Semana Santa'86	10 (30)
Especial Verano'85 (viaje feliz)	1 (19)
Lo que se llevó el verano'85	3 (46)
Semana Santa'86: ¡Cuidado!	9 (16)

ZANINI A TODO GAS

Conducir en vísperas de fiesta	11 (30)
Desconfien de lo desconocido	2 (30)
Felicidades con ITV ..	6 (30)
Jóvenes especies	4 (30)
La crisis (rallyes)	12 (24)
La cuesta de enero	7 (30)
Lo importante es la logística	1 (26)
Llega el invierno	5 (30)
Pistas desconocidas	3 (30)
¡Qué brutos somos!	8 (30)

ESPECIAL HUMOR NAVIDAD'85

6 (15)

Alaska	8 (48)
Butragueño	12 (48)
Concha García Campoy	3 (48)
Concha Velasco	9 (48)
Forges	5 (48)
Gila	7 (48)
Hugo Sánchez	2 (48)
Manuel Gutiérrez Aragón	11 (48)
Mayra Gómez Kemp ..	6 (48)
Miguel Muñoz	4 (48)
Norma Duval	1 (48)
Ramoncín	10 (48)

ESPECIAL HUMOR NAVIDAD'85

6 (15)

El desafío de los nuevos PEGASO

TECNO

La tecnología europea que no paga aranceles.

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

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

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

CARACTERISTICAS	PEGASO 1234 T	MERCEDES 1933S	IVECO 190.33 TURBO STAR	VOLVO F12	VOLVO F12	DAF FT330SDKX	MAN 1932FLT	MAN 1936FLT	SCANIA R112 MAC	RENAULT DR 320T
MOTOR	INTER-COOLING	TURBO	INTER-COOLING	TURBO	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING
ALIMENTACION										
CILINDRADA	11.946 cm ³	14.620 cm ³	13.798 cm ³	12.000 cm ³	12.000 cm ³	11.600 cm ³	11.413 cm ³	11.967 cm ³	11.000 cm ³	11.946 cm ³
POTENCIA (DIN 70020 - ISO 1585)	347,5 CV (DIN) 340 CV (ISO)	330 CV (DIN)	330 CV (DIN)	329 CV (ISO)	385 CV (ISO)	330 CV (DIN)	320 CV (DIN)	360 CV (DIN)	333 CV (DIN)	320 CV (DIN)
PAR MOTOR (DIN 70020 - ISO 1585)	140 mkg (DIN) 137 mkg (ISO)	143 mkg (DIN)	173 mkg (DIN)	133 mkg (ISO)	163 mkg (ISO)	132,5 mkg (DIN)	137 mkg (DIN)	153 mkg (DIN)	142 mkg (DIN)	138 mkg (DIN)
CABINA										
LONGITUD TOTAL	2.166	2.140	2.140	2.045	2.045	2.050	2.070	2.070	2.200	2.069
ALTURA INTERIOR (MEDIDA SOBRE ZONA CONDUCTOR)	1.550	1.640	1.680	1.580	1.580	1.500	1.600	1.600	1.490	1.510



Gente que sabe lo que hace.



Si últimamente se le ha pasado por la cabeza la idea de enterrar su vehículo viejo para siempre y comprar otro nuevo, está de enhorabuena.

El parque automovilístico español es demasiado viejo. Por eso, si su coche tiene más de diez años y lo compró hace dos o más, podrá ahora cambiarlo por uno de nueva fabricación o ya matriculado anteriormente, siempre que su antigüedad no sea superior a los dos años y que se encuentre en óptimas condiciones de circulación.

Para ello la Dirección General de Tráfico ha suscrito un acuerdo con los Bancos y concesionarios autorizados, de manera que usted puede obtener un crédito especial a un bajo interés real del 12 % y pagarlo cómodamente en cinco años.

Renovarse y vivir.



DGT
Dirección General de Tráfico
Ministerio del Interior

Recuerde:
INTERES: 12 %
PAGO: 5 AÑOS

Infórmese en:

BANCO CENTRAL · BANCO EXTERIOR DE ESPAÑA · BANCO HISPANO AMERICANO · GANVAM