AÑO EUROPEO DE LA SEGURIDAD VIAL 1986

Tráfico

AÑO II - NUMERO 14 - SEPTIEMBRE 86

NUEVA NORMATIVA








Talleres:
MAS GARANTIAS

Vacaciones verano-86

DEMASIADAS IMPRUDENCIAS

LOS NUEVOS COCHES

sumario



AÑO II
NUMERO 14
SEPTIEMBRE 1986

. **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:** Charo Laiz, Alejandro Molins, Jorge Parrondo, Ramón, Carmela Rebolledo (test), Pedro Pablo San Martín, Sebastián, Juan Tortosa, Antonio Zanini.
Colaboración especial: Manuel Leguineche.
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.



8
TALLERES A PUNTO
La nueva reglamentación de talleres supondrá para el usuario mayores garantías. La Administración pretende que todos sean de los «de confianza».



19
ACCIDENTES
Adelantamientos inadecuados, velocidad excesiva, distracciones, han sido una vez más las principales causas de los accidentes ocurridos durante el veraneo.



23
LOS COCHES MAS IN
Si usted está pensando en cambiar de coche, infórmese de las novedades del mercado, de lo más nuevo que acaba de salir. Un mercado movido en el que, más que nunca, piden paso los coches extranjeros.



37
CRUZ ROJA
La ayuda altruista de la Cruz Roja está presente en no pocos siniestros ocurridos en la carretera. Una organización de voluntarios que crece y crece sin parar.

secciones

Cartas (pág. 3) ● Paso de cebra (pág. 6) ● Editorial (pág. 7) ● Humor (pág. 18) ● Tráfico del motor (pág. 23) ● Así ven el... (pág. 26) ● Viejas glorias (pág. 28) ● Parque automovilístico al día (pág. 29) ● Kilómetro a kilómetro (pág. 31) ● De Norte a Sur (pág. 43) ● Conducir mejor (pág. 46) ● VIP'S sobre ruedas (pág. 48) ● Desde la cuneta (pág. 50).



¿RECAUDADORES DE HACIENDA?

Es triste, pero al menos esa es la impresión que yo he sacado de algunas actuaciones tanto de la Guardia Civil de Tráfico como de la Policía Municipal. Y me refiero a la ya tan popular «máquina de retratar».

No es que esté mal el invento. Lo que está ciertamente mal es su ubicación en ciertas ocasiones (fuera del núcleo urbano, etcétera), a bordo de esos automóviles tan bien camuflados que se diría que son turismos cualquiera, estacionados a un lado de la carretera.

Ciertamente peligroso, por cierto, ya que cuando uno se percata de que la matrícula no es la de un turismo particular, frena bruscamente para que no le caiga la «dolorosa», con el consiguiente riesgo para quien circula detrás. Una multa que puede llevar aparejada la suspensión del permiso de conducción.

Ojo, señores: colóquense ustedes donde de verdad exista peligro para las personas y sancionen como medida disciplinaria. Lo de recaudar fondos es un problema del Ministerio de Hacienda. **F. H. (Madrid).**

CARAVANAS

Quisiera hacer una pregunta que creo es de interés general para todos los caravanistas. ¿Por qué tanto Tráfico como Industria consideran a las caravanas como remolques? ¿No creen que se ajustan mejor a la definición de semirremolques, ya que aproximadamente un 10 por 100 del peso total descansa sobre la rótula del enganche?

Esta es, al menos, la cifra aproximada que los fabricantes homologados troquelan en la mordaza de sus chasis, ateniéndose a las normas DIN. **Fernando Meana (Gijón, Asturias).**

Respuesta: **La caravana está conceptuada como un remolque para uso en carretera, que constituye una vivienda móvil. No puede ser considerada como semirremolque porque no se apoya lo suficiente en el vehículo que lo arrastra ni dispone de quinta rueda.**

UN «STOP» MAL SITUADO

Hace unos años, un agente me denunció por no detener mi camión ante una señal de «stop» en un lugar de gran visibilidad. Después de satisfacer en el acto el importe de la multa, le pregunté si él creía que la señal estaba correctamente situada. Me contestó que no, pero que tuviera en cuenta que las señales las ponían los señores ingenieros desde sus despachos. Se me quedó grabada su contestación y desde entonces he ido detectando cantidad de señales que no se ajustan exactamente al fin propuesto.

¡Ah!, al cabo de unos meses la señal en cuestión objeto de mi denuncia fue trasladada de lugar, precisamente a la calzada perpendicular, que era donde en realidad hacía falta.

Vengo observando muchas señales de «stop» innecesarias, que creo podrían reemplazarse por «ceda el paso». Sería más correcto. Por otra parte, en las travesías de poblaciones, señalizadas con 60 y 40 de velocidad máxima, podría existir la aclaración «De 6 a 24 horas» como he visto en Alemania. ¿Se han dado cuenta de lo absurdo que resulta reducir la velocidad de 100 a 60 a las tres de la mañana en una travesía de población completamente recta? **Francisco Valero (Alberique, Valencia).**

CUPOS EN AUTOESCUELAS

Según el Reglamento de Autoescuelas, si en una autoescuela hay dos profesores, haciendo uno de ellos las funciones de director, si uno está trabajando la jornada laboral completa y el otro está a tiempo parcial, el cupo para presentar a examen del circuito abierto está limitado para los dos en función del tiempo parcial del profesor que no trabaja la jornada completa. Si uno de ellos es director, se le concede a cada uno el cupo correspondiente al número de horas cotizadas en la Seguridad Social. Me pregunto qué diferencia existe en ambos casos.

Ahora, con el famoso IVA, los módulos mínimos dependen del número de profesores y de vehículos. ¿Qué pasa con los profesores que tenemos limitación de cupo? ¿Habrá que cotizar el módulo completo o el que corresponda a las horas cotizadas en la Seguridad Social? ¿Habrá de aumentársenos el cupo correspondiente para pagar todos igual? **José Llopis. Profesor y propietario de autoescuela (Alginet, Valencia).**

Respuesta: **De acuerdo con el artículo 4.2. a) del Reglamento de Autoescuelas, el director de una autoescuela es responsable de que ésta reúna en todo momento los elementos personales y materiales mínimos exigidos. Si una escuela tiene dos profesores y uno de ellos trabaja a tiempo parcial, es evidente que la misma no reúne *en todo momento* los elementos mínimos indispensables, sino que sólo los reúne durante el tiempo en que los dos están trabajando. Por esta razón se disminuye el cupo al tiempo en que la escuela, efectivamente, cuenta con los elementos personales mínimos exigidos.**

En cuanto al IVA, no influye para nada en el cupo, ya que éste depende exclusivamente del número de horas trabajadas por el profesor. Número de horas por las que se estima deberá cotizarse a la Seguridad Social.



«VISTEME DESPACIO...»

Leí en su revista dos cartas, titulada una «Agentes fantasmas» y la otra, «Agentes a la caza». No doy la razón ni a la una ni a la otra, ya que todo conductor deberá responsabilizarse de sus actos y no dejarse teledirigir al informarle los demás (camioneros que indican que vamos a encontrarnos con los agentes, conductores que nos dan ráfagas de alumbrado para indicarnos lo mismo, etcétera).

Señores conductores: ¿por qué no circulamos siempre como Dios manda y olvidamos de una vez por todas esas velocidades que parecen de competición? Recordemos la frase de Napoleón a su ayuda de cámara: «Víste me despacio, que tengo prisa». Y seamos todos agentes de nuestra conducción, pero jamás impulsados por el miedo de los demás. **Casimiro Mayo (Madrid).**

FAROS ANTINIEBLA

Les escribo para ver si me pueden aclarar una duda. Llevo instalados en mi coche unos faros antiniebla, colo-

BUZON ESPECIAL

cados al lado de los normales; es decir, a la misma altura. Creo que he metido la «pata», pues no noto que «barran» bien la niebla al ir tan altos. Pero lo que no sé es si pueden ir encendidos con las luces largas. Tengo amigos cuyos coches ya los traían de fábrica y al poner las largas sólo se apagan los antinieblas traseros, como a mí, pero los de delante no. ¿Es esto legal? ¿Puedo circular con las luces largas o sólo con las de población y cruce? ¿Tengo que ir a legalizarlos a algún sitio? **Antonio Menor (Orense).**

Respuesta: **Por lo que a la instalación de faros antiniebla se refiere, deberá tener en cuenta lo dispuesto en el artículo 146 IV) A del Código de la Circulación, según el cual ningún punto de la superficie iluminante del alumbrado delantero de niebla debe encontrarse a menos de 250 milímetros del suelo y nunca por encima del punto más alto de la superficie iluminante de los proyectores de cruce.**

Por lo que se refiere a si el alumbrado delantero de niebla puede alumbrar simultáneamente con las «luces largas», el artículo 149 VII) A del mismo Código establece que el alumbrado delantero de niebla únicamente podrá encenderse cuando esté encendido el alumbrado ordinario, y que podrá estar encendido, además, con cualquier otro sistema de alumbrado. Es decir, que las luces antiniebla podrán estar encendidas simultáneamente con las de carreteras o «largas».

UN CODIGO REALISTA

Afectándome de un modo muy directo los problemas de la circulación, por ser profesional del sector, quisiera obtener información o respuesta a la siguiente pregunta: ¿para cuándo dispondremos los conductores españoles de un Código de la Circulación a nivel europeo, que cubra la problemática de la circulación de hoy día de forma realista? **Reynier Espinosa (Madrid).**

Respuesta: **Nuestro Código, en términos generales, se encuentra a nivel europeo, ya que en él se recogen fundamentalmente las directivas de las convenciones de Ginebra y Viena. Por otra parte, la DGT tiene elaborado un proyecto de Ley de Seguridad Vial, que en su día será enviado al Gobierno, para su aprobación por las Cortes.**

Rotura del parabrisas

El consejo o norma a seguir que generalmente se da sobre la forma en que hay que actuar si se rompe el parabrisas —revistas del motor, RACE, autoescuelas, etcétera— es, tal vez, demasiado concreto y tajante: «Proporcionar rápidamente un fuerte golpe al cristal, para hacer un agujero y poder ver; nunca continuar sin ver».

Me parece muy bien, pero he leído en un fascículo de una colección de mecánica que «no se ha de golpear el cristal mientras el vehículo esté en marcha, por el peligro de que algunos trozos o astillas del cristal hieran o molesten el rostro del conductor». Creo que en ambas afirmaciones hay un error y un acierto. ¿No sería más completo decir lo siguiente?: «En caso de rotura del parabrisas a alta velocidad, antes de hacer un agujero en el cristal habrá que reducir la velocidad, para lo cual el conductor se guiará, por ejemplo, por las líneas de separación de carriles. Una vez reducida la velocidad lo suficiente, se romperá el cristal, actuando en todo momento con la mayor rapidez posible».

¿Por qué no se obliga a que los coches salgan de fábrica con el parabrisas laminado? Sería más caro, sí; pero como contrapartida se ofrecería un casi absoluto nivel de seguridad. **Julián Carrasco (Madrid).**

Respuesta: **Todo lo que nos explica depende siempre de que la rotura del parabrisas le impida la visibilidad o simplemente se la disminuya. Cuando el estado del parabrisas roto sea tal que impida o dificulte seriamente la visibilidad, no hay más remedio que dar un fuerte e inmediato golpe para hacer un agujero y poder ver. De lo contrario, se circularía a ciegas.**

Si se espera a hacerlo guiándose mientras tanto por la visibilidad *lateral* que ofrece la ventanilla, se corre el grave riesgo de colisionar con los vehículos precedentes. Hay que tener en cuenta que siempre es preferible el mal menor de una pequeña herida en la mano, o de una pequeña molestia originada por esos cristales que usted dice, que el mal mayor de un posible grave accidente de circulación.

En cuanto a los cristales, han de ser de seguridad, convenientemente homologados.

CASCO EN LOS CICLOMOTORES

Leyendo un editorial de su revista, se pueden observar las siguientes palabras: «Una simple ojeada a las cifras de víctimas entre los ciclomotoristas justifica la preocupación que a nivel europeo existe sobre este tema; preocupación porque estamos en la CEE (...)». Leyendo poco después en la página 39 del mismo número (febrero), se nos anuncia la venida de un real decreto (que en la actualidad estudia la DGT) por el que será obligatorio el uso del casco protector para conducir los ciclomotores.

Sé que en muchos países de la CEE el casco es una prenda obligatoria, incluso para ciclomotoristas, pero también sé que en estos países los ciclomotores (cuya cilindrada no exceda de 50 c.c.) están desprovistos de pedales. También conozco, por propia experiencia, que los pedales sólo se utilizan para apoyar los pies (y, por tanto, podrían ser sustituidos por estriberas), y hasta a veces ni para eso, ya que ciertos ciclomotores llevan reposapiés encima del motor y los pedales pueden, en curvas (si la inclinación es notoria), provocar accidentes. Dado que la DGT lo está estudiando, me gustaría que lo tuviera en cuenta. Y dado también que las motos forman parte del tráfico, les pediría que en secciones como «Así ven...» se notara. **Xavier García-Cascón (San Cugat del Vallés, Barcelona).**

SANCIONES Y RADAR

Soy un asiduo lector de su revista y quisiera hacerles un par de consultas: 1. ¿Cómo o a quién se imponen las sanciones por infracciones registradas por cinemómetro cuando el coche es alquilado sin conductor y, por otra parte, quién ha de satisfacer dichas sanciones?

2. Cuando un coche es utilizado por varias personas y recibe una comunicación de denuncia por radar, ¿cómo puede saberse quién conducía en el momento de dicha denuncia, si las sanciones se comunican un mes o dos meses después de los hechos? **Arturo Rodríguez (Oviedo).**

Respuesta: **Las sanciones por infracciones derivadas de defectos de conducción corresponden primordialmente al conductor, y sólo si éste no se hace responsable de las mismas, o el propietario del vehículo no lo identifica, recaerán subsidiariamente en dicho propietario. Las derivadas de defectos técnicos del vehículo pueden recaer en el propietario directamente, sobre todo en el caso de alquiler, en que el arrendatario no es conductor habitual del vehículo y, por tanto, no cabe presumir que conoce sus defectos.**

Por otra parte, cuando un coche es utilizado por varias personas, la denuncia se comunica siempre al titular, para que por éste se comuniquen los datos del conductor objeto de sanción por infracción. El hecho de saber quién era la persona que conducía en ese momento es cosa que, como comprenderá, depende del propio titular y del conductor.

MATRICULACION EN OTRA PROVINCIA

Tengo prevista la próxima compra de un automóvil nuevo y a la vez tengo previsto el cambio de domicilio, en fecha próxima, a la provincia de Santander (Cantabria).

¿Podría matricular el nuevo automóvil con el número de matrícula correspondiente a Santander, aunque la compra la efectuase en Madrid? ¿Hay algún sistema para conseguir que la placa de matrícula y su número consigne la referencia del futuro domicilio? **Francisco de Asís Gutiérrez (Madrid).**

Respuesta: **De acuerdo con el artículo 242 del Código de la Circulación, los vehículos han de ser matriculados en la Jefatura Provincial de Tráfico de la provincia en la que su propietario tenga el domicilio legal. Por consiguiente, si usted desea hacer la matriculación en la Jefatura de Santander, deberá esperar a cambiar de domicilio, pues mientras esta circunstancia no se produzca, deberá hacerlo en Madrid, provincia en la que usted tiene actualmente su domicilio legal.**

IMPUESTOS A LOS UTILITARIOS

Encuentro muy loable que la DGT se preocupe del tema de la renovación del parque de viejos coches, pero yo creo que lo que tendrían que hacer los fabricantes de coches es ponerse en contacto con Hacienda, pues es el único camino para reactivar la venta de coches nuevos e ir suprimiendo los «cascajos» que circulan por nuestras carreteras.

Les adjunto un recorte de prensa publicado hace unos meses, en el que se dice que «los barcos de hasta 9 metros pagarán el 12 por 100 de impuestos. A partir de esas dimensiones, el 33 por 100». ¿Cómo es posible que reduzcan el impuesto del IVA a una embarcación que, por pequeña que sea, no deja de ser un superlujo, y mantengan el impuesto del 33 por 100 en los utilitarios, que hoy día son una herramienta de trabajo? **José María de la Chica (Barcelona).**



SEMAFOROS EN LA M-30

Aprovecho la oportunidad que me brinda su revista para formular la siguiente pregunta que, además, sirve como queja: ¿cómo es posible que en plena M-30, en Madrid, exista un semáforo y una reducción de velocidad a 60?

Me refiero al tramo próximo al estadio Vicente Calderón, donde se hallan dos semáforos y pasos de peatones en cada sentido, los cuales interrumpen considerablemente el desarrollo normal del tráfico por esa vía, sobre todo los días de partido en dicho estadio, en los que la situación se torna caótica. Y se empeora más todavía por la utilización de los arcenes de la M-30 como aparcamiento por parte de los aficionados.

En cuanto a la brusca reducción de velocidad, no es de extrañar que los conductores podamos ser víctimas del radar, por el simple hecho de no instalar pasarelas de peatones sobre una vía construida como descongestión del centro de la capital, con una media de velocidad superior a la de la población. **Celestino Rey (Madrid).**

Respuesta: **No cabe duda de que lo ideal sería que, en vez de los pasos de peatones existentes en la zona que usted cita, éstos fuesen a distinto nivel, con lo cual la reducción de velocidad en tales extremos sobraría. La respuesta puede parecerle perogrullesca, pero mientras los pasos para peatones se encuentren como están, no hay más remedio que limitar la velocidad para dar seguridad.**

GASTOS DE LA ITV

Veo bastante bien lo de la revisión de los vehículos por ITV, porque todo lo que se haga por la seguridad de las personas, bienvenido sea.

Pero lo que ya no me parece tan bien es que tengamos que desplazarnos hasta 50 kilómetros para hacer esa revisión, con el consiguiente gasto que esto supone y la pérdida de medio día de trabajo, por lo menos. Yo me pregunto: ¿y estos gastos quién los paga? ¿Acaso los señores legisladores? Yo creo que no, que en este país es el que menos tiene es el que más paga. ¡Qué más quisiera yo, y muchos otros ciudadanos, que poder cambiar de coche cada dos años...! **Francés Vidal (Villanueva y Geltrú, Barcelona).**

PERMISO PARA DAR CLASES

He cumplido hace poco los dieciséis años y quisiera saber si podría empezar a dar alguna clase práctica con mi padre, veterano conductor, por el sistema que he oído existe, consistente en un permiso por el que el padre del interesado puede darle clases prácticas. Quisiera que me dieran información de los trámites necesarios para obtener dicho permiso y en el caso de que a mi edad aún no pueda comenzar las clases, a qué edad sería posible. **Amador García (Murias de Aller, Asturias).**

Respuesta: **No está permitido que su padre —veterano conductor, como usted dice— le imparta clases sin autorización, ya que el aprendizaje de la conducción sólo puede realizarse a través de escuelas particulares de conductores y con profesores legalmente autorizados, u obteniendo una licencia de aprendizaje. Para obtener ésta es necesario, independientemente de los requisitos que afectan al vehículo, que usted haya cumplido los dieciocho años de edad, haya superado las pruebas teóricas y designe la persona que habrá de acompañarle durante el aprendizaje, que podría ser su padre.**

Dicha licencia se solicita en la Jefatura Provincial de Tráfico y únicamente se concede para la obtención del permiso de la clase B-1.

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 MARDRID

PASO de CEBRA

PROBLEMAS VISUALES DEL ENVEJECIMIENTO

Mario Esteban de Antonio (*)

LA Medicina ha conseguido que vivamos más años y que lleguemos a viejos en unas condiciones físicas impensables hace sólo medio siglo. Por ello, son cada vez más numerosos los conductores que sobrepasan los setenta años y en posesión del Permiso de Conducción.

Pero es conveniente saber que a pesar de ser considerados oficialmente aptos para conducir, la edad puede haberles ido «minando» su visión, sin que se hayan apercibido de ello. Muchas de estas alteraciones carecerán de importancia en una actividad normal; pero en el conductor podrían afectar su buen rendimiento, peligrando por ello la seguridad del tráfico.

De este deterioro visual y sus posibles efectos sobre la conducción es sobre lo que vamos a verificar un breve comentario, aprovechando algunas de nuestras propias investigaciones sobre el tema.

Iremos repasando aquellas funciones visuales que más se suelen afectar por la edad; pero es imprescindible señalar que existe una correlación estrecha entre todos estos aspectos parciales, siendo difícil asignar un papel específico a cada uno independiente de los restantes.

Agudeza visual.—Es la facultad del ojo para percibir detalles de un objeto; es lo que medimos los médicos oftalmólogos en esas escalas con letras o signos de tamaño decreciente.

Pues bien, la agudeza visual —aun en ausencia de enfermedades oculares— se empeora ostensiblemente con la edad. Diversos autores comprueban una pérdida de un 30-40 por 100 desde los cuarenta a los ochenta años. En nuestras investigaciones, la degradación de agudezas visuales entre los veinticinco años de edad y los sesenta va progresivamente desde 1,86 a 1,19; es decir, que de la juventud a la presenilidad ha descendido la media de agudezas en un 38 por 100. Ello significa que el viejo puede tardar más tiempo en percibir un peatón o leer una señal de tráfico, con el riesgo consiguiente.

¿Qué debe tener presente el conductor de edad para evitar ese peligro? Pues, sencillamente, saber que debe limitar voluntariamente su velocidad, aun más de lo que especifiquen las normas de cada país, con lo que aumentará su tiempo útil de percepción.

Campo visual.—Es la facultad del ojo para percibir objetos o detalles situados en su periferia. Sirve, por ejemplo, para captar la presencia de otro coche que surja por nuestra derecha al que debemos ceder el paso.

No parece que el campo visual se altere con la edad lo suficiente como para crear problemas. Pero hay una enfermedad —el glaucoma— en la que una característica importante es la pérdida de ese campo; esta enfermedad se da más tras los cuarenta años de edad, por lo que su exploración servirá para un diagnóstico precoz, cuando aún existe un tratamiento eficaz, que conservará la visión y la aptitud de conducir.

Visión nocturna.—Es la capacidad del ojo para ver en condiciones de poca luz y una de las funciones que más se alteran en el viejo: peor adaptación a la oscuridad y peor recuperación tras un deslumbramiento.

Sabiendo esto, el conductor de edad evitará conducir de noche o en los crepúsculos. Y si ha de atravesar un túnel de día, antes deberá evitar el exceso de sol mediante gafas oscuras para que no sea tan brusco el paso de luz viva a oscuridad; y quitárselas después en el momento de entrar en ese túnel.

Percepción de la distancia.—En nuestras investigaciones hemos comprobado, mediante el llamado test de Howard, un empeoramiento en la apreciación de distancias. El error obtenido en este test colocado a 5 metros va de 9,8 mm. a los veinte años de edad, hasta 26,4 a los 60; es decir, casi se triplica el error. No obstante, el conductor de experiencia valora sin darse cuenta otros factores para apreciar grandes distancias, que compensan este declive.

Reflejos psicovisuales.—El proceso de la visión, aun siendo rapidísimo, exige un mínimo de tiempo perfectamente estudiado por los investigadores. Desde que una imagen llega al ojo, viaja hasta el cerebro y se elabora mentalmente hasta que se toma la decisión oportuna pasan 1,445 segundos. En este tiempo, un vehículo a 100 km/h. recorre 40 metros, en los que el conductor poco puede hacer para evitar una colisión o atropello; y no se incluye aquí el tiempo de frenada, pues pueden recorrerse otros 60 metros más hasta la total detención del vehículo, lo que arroja un total de 100 metros.

Está demostrado un alargamiento en todos estos tiempos de reacción psicovisual y de coordinación ojo-mano-pie (test de Mashburn) en el viejo, aunque existan excepciones envidiables. Por ello, y aunque no exista limitación de velocidad, el conductor senil debe conocer esta posible merma fisiológica suya, que compensará —pero sólo parcialmente— por su mayor experiencia y prudencia.

Resumen.—Aunque mucho más podríamos decir, nuestra pretensión es que queden claros los conceptos de que las personas de edad, en general, podrán seguir conduciendo sin graves problemas; pero deben ser conscientes de su déficit y extremar su precaución. De esta forma salvarán airosamente las incidencias de la conducción, sin riesgo para ellos o los demás.

Es decir, el viejo podrá seguir legalmente conduciendo mientras supere el reconocimiento médico obligatorio. Pero si además *conoce sus* propias *limitaciones, las acepta y toma medidas para contrarrestarlas, puede ser tan apto como cualquier otro.*

En este aspecto, debería usar gafas si le mejoran la visión y aunque no le obligue la ley; evitará conducir con factores climatológicos adversos o de noche; elegirá autopistas si puede, y, por último, rehuirán los días u horas de excesiva circulación. Pero, sobre todo, *prudencia...*, lo que no significa ir a 30 por hora y provocando esos atascos que tanto enfadan a los demás...

(*) *Médico oftalmólogo.*

Editorial

REFLEXIONAR Y ACTUAR

TERMINO el verano y no podemos decir que felizmente. Nunca podrá ser feliz mientras haya una sola víctima sobre el asfalto. Porque la carretera ha vuelto a cobrarse su trágico impuesto. Las cifras ya las conocen ustedes. Los motivos que han llevado nuevamente a esta situación, también. Salvo circunstancias puntuales que escasamente varían año tras año, los siniestros siempre se producen por los mismos motivos: exceso de velocidad, distracciones, invasión de la calzada izquierda. A éstos les siguen, lógicamente, el no respeto a las señales de «stop», los adelantamientos antirreglamentarios y también, cómo no, las propias deficiencias de las carreteras, fundamentalmente las de segundo orden.

ES decir, una vez más las causas principales de los accidentes son achacables a motivos derivados de la conducción en sí, o sea, al conductor como agente principal. Y creemos que, al margen de otras consideraciones, todos debemos estar de acuerdo en que en las carreteras españolas se cometen muchas imprudencias, demasiadas imprudencias. Hay muchos conductores —y a los datos de los informes nos remitimos— que no respetan los límites de velocidad establecidos, que apenas tienen en cuenta las propias características y posibilidades de sus coches y que tampoco valoran el estado de las vías por las que transitan, factor a veces fundamental. Es obviamente ese grupo de ciudadanos escasamente conscientes del problema, ese grupo que tanto daño hace y que piensa que el mal de la carretera (ya saben lo de las tres «ces»: cáncer, corazón y carretera) es sólo para los demás. Esos que cualquier día se dejarán la vida en cualquier tramo, en cualquier curva, arrastrando además la de otras personas, quizá respetuosas con las normas más elementales del tráfico, en definitiva, normas elementales de ciudadanía.

Precisamente para atajar esta situación y paralelamente a otras medidas que año tras año se ponen en marcha para mitigar el problema, en breve se aprobará un Real Decreto, amparado en sugerencias del Parlamento Europeo y en experiencias de países de nuestro entorno, que endurecerá las sanciones para aquellos conductores que infrinjan aquellos artículos del Código de la Circulación que más negativamente incidan en la seguridad vial, fundamentalmente el exceso de velocidad. Así, los artículos 18 y 20 de nuestro Código de la Circulación serán modificados en busca de un único fin: hacer respetar las limitaciones de velocidad establecidas, cuya transgresión es causa anual de tantos y tantos fallecimientos. Y aunque cualquier medida de este tipo lleva aparejado un cierto recelo, debe pensarse muy seriamente las causas que los motivan, las beneficiosas repercusiones que puede tener y valorar hacia quien van dirigidas. Se trata, únicamente, de poner coto, retirar de la circulación a quienes se van jugando la vida cada vez que cogen un volante entre sus manos y, lo que es peor, a quienes van poniendo la vida de los demás en juego.

ESTAREMOS todos en que la sangría que cada año se cobra la carretera hay que cortarla de alguna forma y parece lo más racional atajar el problema poniendo el mayor número de trabas posibles precisamente a quienes no tienen conciencia de lo que supone un mal adelantamiento, una distracción o, como es el caso, una velocidad inadecuada. Los muertos de este verano, como los de otros veranos, deben ser un punto de reflexión para toda la sociedad. Una sociedad que también debe hacer hincapié en esa juventud que también se malogra —y de forma importante— a bordo de un coche cualquiera, quizá con una copa y alguna que otra cosa de más.

PORQUE si es fundamental que desde los organismos competentes se establezcan medidas, también lo es que las adopten los propios automovilistas a los que en demasiadas ocasiones se les olvidan las normas más elementales en la conducción.

Tráfico

MANO DURA

Jesús SORIA



LA negligencia de un taller de los que deberían estar cerrados —que no es el mío «de confianza»— me pudo costar la vida y la de los míos hace sólo unos días. Ayer no hubiera podido más que resignarme y dar gracias por estar otra vez frente a mi vieja Lexicon 80, tecleando letra tras letra. He sido una víctima más de la «chapuza nacional». Hoy, afortunadamente, sí se pueden evitar en gran medida estas situaciones. La nueva reglamentación de talleres ofrece al usuario muchas más garantías. Será más difícil que vivan los desmañados. Por contra, saldrán a flote los buenos talleres, que sin duda los hay. Que se preparen los acostumbrados a reponer piezas sin cambiarlas o a vender por nuevas aquellas que proceden de la chatarra —con el peligro que conlleva—. Se acabaron las facturas fantasmas, las sustituciones innecesarias, se acabó la falta de garantía en los trabajos, se acabaron las averías «ocultas» y cobradas a precio de oro. Y para quien no se lo crea o siga jugando al fraude, duras sanciones y hasta el cierre. Una nueva normativa que tardó demasiado en llegar, pero que llegó.

TODOS saldremos ganando. Porque una chapuza, no sólo ennegrece el sector —ya de por sí con muy mala imagen— sino que puede suponer una víctima en cualquier esquina. Y desgraciadamente hay muchos protagonistas como aquel de aquella película de Alex Joffé «Los asesinos del domingo». Que me lo digan a mí.

LA mano dura que se aplicará a los talleres que no se atengan a las normas también recaerá sobre quienes no respeten aquellos artículos del Código de la Circulación que más indirectamente influyen en la seguridad vial. Una nueva tabla de multas contendrá los instintos temerarios de quienes pasan travesías a 100 km/h. o de los que doblan la aguja cada vez que atisban la más mínima recta. Será un motivo más para reflexionar. Es muy triste ver cómo muchos conductores sólo dejan de conducir irresponsablemente cuando ven un accidente y el morbo de sus víctimas. Sólo entonces se acuerdan de conducir. Sólo entonces dejan en el arcén la ruleta rusa.

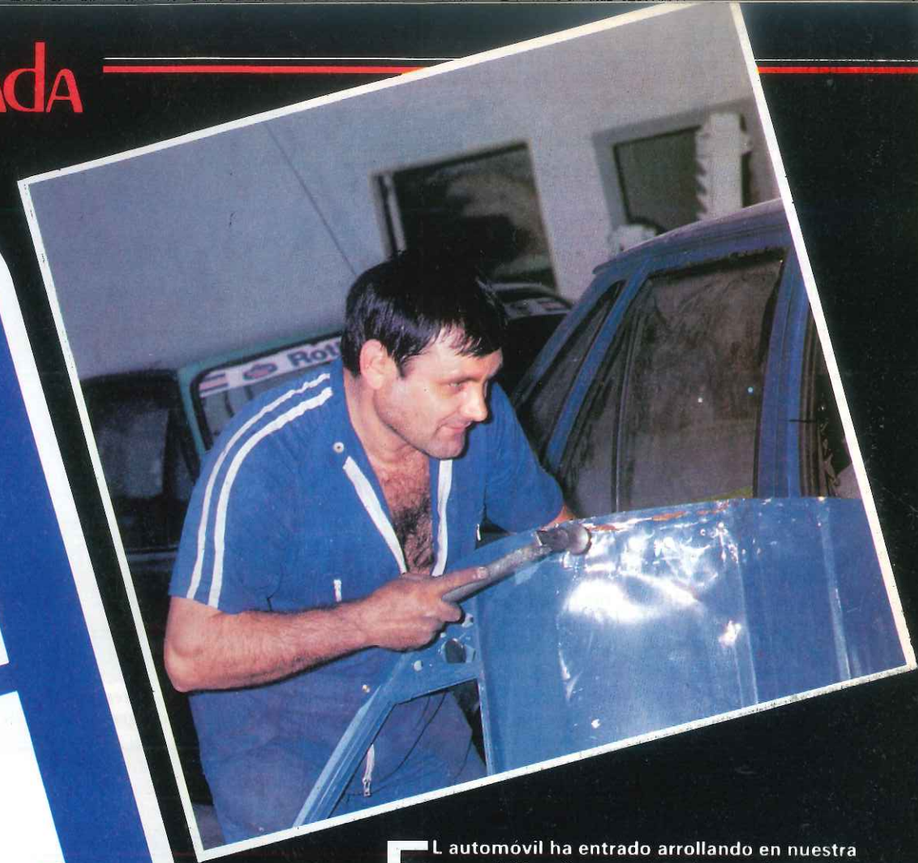
POR lo demás, gracias sinceras por el apoyo recibido con nuestro aniversario y el número extraordinario del verano.

La nueva reglamentación ofrece más derechos y garantías al usuario

Talleres: LLEGÓ LA PUESTA A PUNTO







EL automóvil ha entrado arrollando en nuestra civilización, arrastrando con él ventajas y no pocos inconvenientes. Uno de éstos es sin duda la necesidad de contrarrestar su desgaste, el mantenimiento de sus fluidos vitales y una puesta en forma de sus facultades para que nos transporte seguro, cómodo, rápido y lo más económicamente posible. La suma de todos esos inconvenientes se traduce en la odiosa visita al taller. Allí tenemos que realizar un «acto de fe», porque normalmente no entendemos del oficio y si nos dicen que ese «ruidito» es de la transmisión, pues será verdad. Sin duda, habrá habido ocasiones en las que nos hemos sentido engañados, otras confiamos ciegamente en los profesionales, pero la verdad es que hasta ahora la normativa por la que se han regido los talleres de reparación no ha sido muy efectiva y, a su amparo, junto a los verdaderos profesionales han medrado los desaprensivos. Por fin, la nueva reglamentación está servida y en ella se hace mucho hincapié en los derechos y las garantías del usuario.

En general, el sector está de acuerdo y ha sido consultado para su redacción, aunque en algún tema puntual hubieran preferido otra cosa. De todas formas, ahí está esperando que se cumpla para que todos, los usuarios y los buenos profesionales, salgan ganando.

Informe de José Ignacio RODRIGUEZ
Fotos: José RUBIO



Talleres:

LLEGÓ LA PUESTA A PUNTO

QUE la normativa sobre regulación de talleres de reparación se cumple mal es un hecho, buena prueba de lo cual es el resultado de una reciente campaña de control e inspección realizada en los meses de mayo y junio por la Dirección de Consumo del Ayuntamiento de Madrid. De los 1.152 establecimientos visitados, a 567 —que representan el 49 por 100— se les ha incoado expediente sancionador por una suma total de 1.708 infracciones. No se puede pasar por alto que, del total de talleres visitados, 181 exhibían la placa de servicio oficial de alguna marca comercial, pero, sin embargo, el 25,9 por 100 de ellos no presentaban la autorización de la marca que les acreditara debidamente.

Por otra parte, a través de esta encuesta se ha podido detectar un porcentaje importante de talleres —10 por 100—, situados preferentemente en el extrarradio de Madrid, que carecen de todo tipo de documentación, se niegan sistemáticamente a ser inspeccionados o trabajan en locales diversos a puerta cerrada, no existiendo identificación de propietarios ni de los trabajos que realizan. Son los clandestinos. El equipo de Inspección del Area de Consumo y Abastos madrileño hará hincapié en una próxima campaña en las deficiencias observadas ya que el fraude puede ser más importante de lo que en una primera estimación se pensó.

También TRAFICO ha realizado una toma de contacto en la calle para conocer de boca de los verdaderos protagonistas de los talleres —los clientes— su opinión. Así, los usuarios se muestran generalmente partidarios de acudir siempre al mismo taller, entre otras cosas porque están convencidos de que la mejor manera de que no les engañen es crear un vínculo de amistad.

Muchos prefieren acudir a los talleres oficiales, sobre todo cuando su coche es nuevo, aunque reconocen que es más caro. Otros, precisamente, van a los talleres particulares o independientes después de haber pasado por los oficiales, debido a que sus vehículos han envejecido y buscan un ahorro de la factura, o bien porque en ellos no encontraban la confianza que les ofrece un taller pequeño, donde a cada cliente se le conoce por el nombre. En fin, hay otro grupo que acude a un taller o a otro dependiendo de la importancia de la reparación.



Todos los talleres que figuran en el correspondiente Registro Industrial tienen un año de plazo para inscribirse en el Registro Especial, exclusivo para esta rama de la actividad.



La actividad de asistencia mecánica en carretera sólo podrá realizarse como servicio dependiente de un taller legalmente inscrito en el Registro Especial.

El motivo que lleva al usuario a visitar el taller depende fundamentalmente de lo que para él representa el coche, del mimo que se le tenga, del rendimiento que se le espera sacar y de la preocupación por la propia seguridad. Los hay —aunque son los menos— que sólo se acuerdan de Santa Bárbara cuando truena. Otros están muy preocupados por la seguridad, y todo cuanto «huela» a los sistemas de freno, suspensión o dirección es objeto de revisión escrupulosa.

Aunque algunos serían capaces de cambiar por sí mismos el aceite o las bujías, en general no tienen conocimientos de mecánica. Por otra parte, mientras la gran mayoría se siente bien atendida y tiene plena confianza en el taller y en que la reparación que se les ha hecho era la correcta y que se les ha cobrado lo justo, otros se sienten estafados, aunque no suelen hacer ningún tipo de reclamación formal y se limitan a la simple protesta verbal. En cualquier caso, rara vez habían pedido presupuesto por escrito; a lo sumo un tanteo verbal aproximado para saber cuántas pesetas había que reunir antes de retirar el coche.



Todas las reparaciones tienen una garantía de tres meses —quince días para los vehículos industriales— o 2.000 kilómetros.

LAS VIEJAS LEYES NO SE CUMPLEN

La vieja normativa sobre talleres, estrenada en 1972, además de haber quedado desfasada en el tiempo, ha sufrido modificaciones tan importantes a lo largo de estos años que, ya en 1976, se planteó la duda jurídica de su vigencia. En cualquier caso, aunque anteriores Administraciones abordaron la solución del problema, es en 1982 cuando se plantea la urgente necesidad de promulgar un nuevo decreto regulador de los talleres. Mientras se estudia la manera de redactar la mejor ley y se consulta a los representantes de talleres, fabricantes, comerciantes, etcétera, se deja de ejercer un control estrecho de la actividad de reparación, precisamente por la duda de la existencia de una base legal, según palabras del actual subdirector general de Automoción, Antonio Farré. Esto, sin duda, ha permitido la proliferación de talleres sin las más mínimas garantías de decoro profesional, con el consiguiente perjuicio no sólo para los clientes, sino para los talleres reglamentarios que sufrían una competencia desleal.

Hasta que el nuevo real decreto recibiera el visto bueno del Consejo de Ministros el pasado 6 de junio, distintos borradores y en distintos momentos intentaron abordar el proyecto sin éxito.

Si en el viejo decreto el Ministerio de Industria entendió que podía ser juez y parte, probablemente porque no existía una conciencia clara de los derechos del consumidor, en el presente real decreto, el Ministerio de Sanidad y Consumo los abandera y se convierte en el principal ponente del texto legal.

Según el subdirector general de Consumo, Francisco Barrio, su departamento ha intentado sacar la norma que mejor garantizara esos derechos. Queda para Industria lo que es exclusivamente actividad industrial.

La nueva regulación de la actividad industrial de estos talleres se establece en el contexto de una política industrial interventora y dentro de una situación administrativa incipiente en materia de normalización y homologación del automóvil. Asimismo, de-

Oficinas de Información al Consumidor

RECLAMA, QUE ALGO QUEDA

Alrededor de 200 Oficinas de Información al Consumidor, dependientes de los ayuntamientos, funcionan en las principales ciudades españolas. Su misión es asesorar y defender al usuario, recoger las quejas y tramitarlas; dar a conocer al consumidor cuáles son sus derechos. Un papel semejante al que desempeñan las organizaciones de consumidores y usuarios.

Para facilitar la gestión y acercarse lo máximo posible al consumidor se utiliza el teléfono como fórmula más adecuada.

La anterior legislación sobre talleres ya recogía una serie de garantías para el usuario. Lo que hace el nuevo real decreto, según Enrique Torres, director de la Oficina Municipal madrileña de Información al Consumidor, «es recoger esos derechos, profundizando y completándolos». El problema de los talleres —sigue diciendo— «no es falta de normas, sino un desconocimiento de las mismas no sólo por parte del usuario, sino a veces por los propios talleres».

En la Oficina Municipal de Información al Consumidor (OMIC) existe constancia fehaciente de que no se cumplen las normas. «Con la publicación de la norma no se soluciona nada; hay que aplicarla y para ello son necesarias no sólo inspecciones rigurosas, que a veces están dificultadas por la ausencia de expertos, sino que también es preciso que el consumidor —el cliente del taller— esté perfectamente informado de cuáles son sus derechos.»

Las reclamaciones más habituales que se reciben en la OMIC están relacionadas con las sorpresas del consumidor a la hora de pagar las facturas, algunas de las cuales se realizan sin libros de tasaciones, códigos de tiempos, etcétera, y con la inexistencia de garantías de las reparaciones.

El procedimiento que se sigue en la OMIC cuando se recibe una reclamación es, primero, ponerse al habla con el taller para intentar llegar a un acuerdo con ambas partes. Si existen indicios de infracción, se remite el expediente a la sección de Inspección y Consumo del Ayuntamiento y de aquí a los servicios de Consumo de la Comunidad Autónoma, o a Industria. Estos organismos siguen un procedimiento administrativo sancionador que puede terminar en sobreseimiento o en sanción al taller. En cualquier caso, el dinero iría a parar al erario público y el cosumidor reclamante no percibe ni una peseta, salvo que quiera acudir a los tribunales ordinarios.

Aunque el 80 por 100 de las reclamaciones de cualquier tipo se vienen resolviendo amistosamente con la intervención de la OMIC, en el caso de los talleres de reparación, en los que hay más dificultades de dictaminar quién tiene razón por la ausencia de peritos expertos, los acuerdos amistosos sólo llegan al 60 por 100.

A partir de este mes, en algunas ciudades como Madrid, Valladolid, Huelva, Badalona y Sestao se van a crear Juntas Arbitrales para resolver todo tipo de conflictos. La resolución de estos árbitros independientes será vinculante para todas aquellas empresas que voluntariamente estén sometidas a la Junta de Arbitraje. Para que los usuarios puedan conocer este dato, los establecimientos acogidos tendrán un distintivo.

terminadas funciones y competencias, como las de inspección técnica, carecían de suficientes estructuras propias o de órganos específicos. La experiencia adquirida a lo largo de todos estos años ha puesto de relieve, ante la gran importancia que tiene el sector de talleres, derivada del abultado parque de vehículos y de su incidencia en la economía y en la seguridad, la necesidad de una normativa básica de la actividad compatible con las vigentes directrices liberadoras de la actividad industrial y de los avances legislativos logrados en el campo de la protección y defensa de los consumidores y usuarios.

Por primera vez, la nueva normativa hace una definición de los talleres de reparación: «Aquellos establecimientos industriales en los que se efectúen reparaciones encaminadas a la restitución de las condiciones normales del estado y de funcionamiento de vehículos automóviles o de equipos y componentes de los mismos, en los que se hayan puesto de manifiesto alteraciones, en dichas condiciones, con posterioridad al término de su fabricación».



Absolutamente todos los talleres tienen obligación de tener unas hojas de reclamación a disposición del cliente.



Las subespecialidades de reparación de neumáticos, radiadores, equipos de inyección y la figura de los centros de diagnosis, están contemplados en la nueva legislación.

Esta definición no contempla, y por tanto excluye, los trabajos de transformación de vehículos, actividad que habría que regularla en otra disposición sobre «reformas de importancia», actualmente en estudio, y cuya urgencia parece evidente. No obstante, por extensión, la anterior definición sí comprende la instalación de accesorios del automóvil.

Otra innovación es que se entienden incluidas las reparaciones de motocicletas, ciclomotores, remolques y vehículos articulados.

CLASIFICACION DE TALLERES Y REGISTRO ESPECIAL

En vez de clasificar los talleres por tipos —lo que inducía al cliente a pensar que eran categorías—, la nueva reglamentación hace dos grandes grupos. Por una parte, los concesionarios oficiales de marcas y los independientes, y, por otro, según su actividad: de mecánica, de electricidad, carrocerías, pintura, motocicletas y por especialidades específicas (radiadores, equipos de inyección, neumáticos, etcétera).

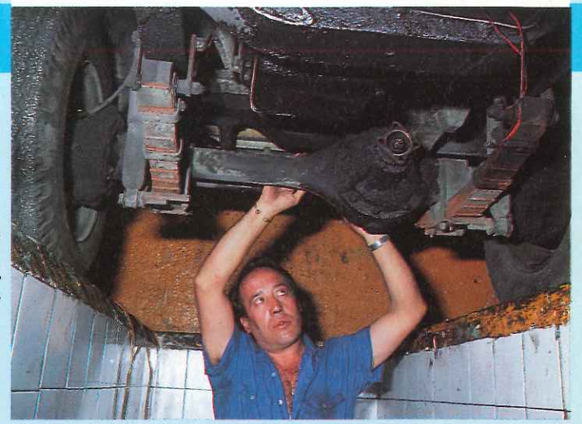
Además, con el fin de completar y apoyar la actividad de reparación, para mayor efectividad y racionalización, y con el propósito de realizar un control de calidad, se crean los «Centros de Diagnosis» como actividad distinta de la de reparación. Deben contar con los elementos necesarios capaces para efectuar una valoración tanto del coste de una reparación como de que la misma se ha efectuado correctamente. Estos centros pueden ser una unidad de actividad por sí mismos o bien estar situados en cualquiera de las especialidades de taller.

Actualmente existen en España unos 40.000 tallers de reparación. La dificultad para conocer el número exacto estriba en que hasta ahora se inscribían en un registro general de actividad industrial, junto a otro tipo de industrias. Por su vinculación con la seguridad vial, por la importancia social que el automóvil ha adquirido en los últimos años, se crea un Regis-

EL SECTOR OPINA

PARA conocer la opinión de los profesionales de los talleres de reparación hemos acudido, además de a la Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles (CETRAA), que aglutina a casi 30.000 asociados, a un pequeño taller independiente. Antonio, su titular, algo ha oído de la preparación del nuevo decreto. Es un hombre que le gusta estar al día. Cuando supo que íbamos a ir a su taller, repasó la vieja reglamentación del 72. «Tenemos que saber un poco de todo; además de ser un buen mecánico tienes que ser empresario y por tanto tener los papeles en regla, saber dialogar con la gente sobre cualquier tema..., afortunadamente está desapareciendo la imagen del mecánico embadurnado de grasa.»

Antonio, que ante todo se considera un profesional del automóvil, al que ha dedicado toda su vida, tiene el taller abarrotado de coches que esperan su medicina mágica. No obstante, en el período prevacacional ha notado una baja sensible de clientela respecto al año anterior. Echa las culpas a la carestía de la vida que lleva al automovilista a suprimir las revisiones que normalmente suele hacer antes de realizar un viaje largo. «Les preocupa los sistemas de frenos o dirección, pero no quedarse tirados porque el carburador esté sucio o fallen las bujías. Además, todo el mundo sabe un poco de mecánica y cree poder salir de esos pequeños apuros.»



Antonio, al frente de un pequeño taller, declara que las mejores piezas son las originales y que muchos clientes buscan el amiguismo de la factura.

«LA PIEZA ORIGINAL ES LA PERFECTA»

Se declara defensor del material original: «La pieza original es la perfecta» y rompe una lanza a favor de los concesionarios oficiales que siempre las usan. Sin embargo, dice que ellos —los pequeños talleres independientes— se surten de clientes rebotados de los oficiales: «El cliente busca el amiguismo de la factura y un trato más estrecho con la persona que les va a reparar el automóvil. En los concesionarios hay demasiados intermediarios con bata blanca, están excesivamente masificados.»

En cuanto a los talleres ilegales, hace una afirmación sorprendente: «No hay taller ilegal, sino mecánicos no profesionales.» En este sentido defiende a muchos jóvenes, muy bien preparados, que tienen dificultades económicas para pagar una licencia, pero que sin embargo ofrecen muy buen servicio. Y hace un vaticinio: «Dentro de poco más de quince años no va a haber mecánicos en España porque resulta caro mantener a los aprendices.» Opina que las casas comerciales deberían preocuparse de dar cursillos a los jóvenes.

Reconoce que ellos, los independientes, suelen hacer precios más bajos con el fin de conseguir o mantener al cliente. Para ello, es fundamental la utilización de piezas homologadas, aunque no originales, sobre las que tienen un descuento. Sin embargo, se enfrentan a la posibilidad de tener que hacer una reparación dos veces por el mismo dinero. Por eso él sólo las utiliza en elementos secundarios, juntas, tornillos, etcétera, y nunca en elementos fundamentales.

En el caso de las piezas usadas —siempre a propuesta del propio cliente— a veces se pillan las manos, ya que, si bien es verdad que en los desguaces donde las adquieren les vuelven a facilitar sin cobrar una segunda caja de cambios, por ejemplo, si la primera estaba inservible, ellos tienen que realizar gratuitamente el segundo montaje.

En cualquier caso, no falta el trabajo. Cree que se les juzga muy mal en las tertulias de amigos, en las que sólo se comenta el precio final de las reparaciones, y por otra parte siente pavor a las inspecciones, como la última que le ha realizado el Ayuntamiento de Madrid. Afortunadamente, el taller, su actividad, están en regla.

CETRAA: «NO ENTENDEMOS TANTO RETRASO»

Carmelo Olmo, presidente de CETRAA, sí que ha seguido de cerca, desde hace varios años, los sucesivos intentos de sacar adelante la nueva normativa: «No entiendo por qué ha tardado tanto en salir este real decreto, pedido insistentemente por el propio sector para dignificar y tecnificar la profesión, en bien de los automovilistas y para una mejor seguridad vial.»

Reconoce que la Administración les ha hecho consultas para su elaboración, «pero al final no se han recogido aspectos tan fundamentales como la prohibición de apertura de nuevos talleres en los que no hubiese como mínimo un titulado en Formación Profesional de 2.º grado de Automoción, o que sean los mismos peritos de las compañías de seguros quienes firmen sus propios presupuestos de reparación y no el encargado del taller, como viene sucediendo hasta ahora».

Por otra parte, pide sanciones ejemplares para aquellos talleres que toquen otras ramas de reparación que las que tiene autorizadas por Industria y ofrece la colaboración de las entidades representativas del sector para labores de seguimiento del censo, inspecciones informativas, etcétera.

Considera que lo mejor de la nueva normativa es la inclusión de las motocicletas, la exigencia de mayores medios técnicos, la eliminación de la clasificación de talleres por tipos y la prohibición del montaje de piezas usadas en mecanismos de seguridad.

El presidente de CETRAA asegura que la nueva reglamentación no puede poner en aprietos a los verdaderos profesionales, que ya hace tiempo están cumpliendo con todas las garantías que establece el nuevo decreto. Lo que sí espera es una eficaz labor de inspección por los organismos competentes para evitar que se cometan fraudes no sólo al usuario, sino también a las Haciendas Públicas.

En definitiva, espera que con el nuevo Registro Especial se supriman los talleres ilegales. Sobre éstos, nos explica que «son aquellos que abren sus puertas sin ninguna autorización, en horas fuera de la jornada laboral (noches, vísperas de fiesta y festivos) y venden un producto sin tecnicismo, por falta de medios o de conocimientos. Esto perjudica a los legales, ya que se pone en tela de juicio sus precios y su imagen de seriedad, aunque está demostrado que los clandestinos facturan horas de treinta minutos, con lo que bajan el precio hora, pero suben los tiempos de reparación».

Talleres:

LLEGÓ LA PUESTA A PUNTO

Carrocería y pintura son ahora dos actividades clasificatorias de los talleres, aunque ambas pueden coincidir en el mismo establecimiento.





tro Especial de Talleres de Reparación, dependiente de los servicios provinciales del Ministerio de Industria o de los entes autonómicos a que corresponda. Esta inscripción es requisito indispensable para efectuar cualquier trabajo de reparación de automóviles. Los que actualmente están inscritos en el Registro Industrial disponen de un año desde la entrada en vigor de la nueva normativa («BOE» 16 julio) para inscribirse en el Registro Especial.

EL «SANTO Y SEÑA»

La primera señal para que el usuario sepa que va a entregar su coche a un taller en regla es una placa-distintivo —diferente a las que han existido hasta ahora— colocada de forma visible en la fachada del local.

Se trata de una placa cuadrada dividida en tres espacios o franjas horizontales desiguales. En la superior está dibujada alguna de las cuatro ramas de la actividad: una llave inglesa indica que es un taller de mecánica; una flecha quebrada, de electricidad; un martillo, de carrocería; una pistola, de pintura. En la franja intermedia hay dos rectángulos, uno reservado a las respectivas contraseñas de los centros de diagnosis u otras subespecialidades, y el otro, en el que hay dibujada una motocicleta, para esta especialidad concreta. Por último, en el espacio inferior izquierdo están consignadas las siglas de la provincia en la que está ubicado el taller; en el centro está estampado, a troquel, el sello del órgano competente y, a la derecha, el número de inscripción en el Registro Especial.



Los concesionarios oficiales tienen reservado el derecho de admisión para aquellos vehículos que no sean de su marca.

LAS MEJORES PIEZAS, LAS NUEVAS Y ORIGINALES

Todas las piezas que se usen en las reparaciones deben ser, por principio, nuevas, pero se admiten excepciones, siempre que no afecten a los órganos fundamentales de seguridad del automóvil. Por ejemplo, se pueden instalar conjuntos reconstruidos, como el embrague, etcétera, con piezas usadas, en buen estado, de otros vehículos, previa conformidad del cliente.

También con el visto bueno por escrito del cliente se pueden utilizar piezas usadas o no específicas del vehículo que se repara, siempre que el taller se responsabilice por escrito de que se encuentran en buen estado. Esto se puede dar en casos de urgencia justificada, cuando se trate de modelos que ya no se fabrican y, por último, por cualquier otra razón aceptada por el cliente, siempre que no afecte a elementos o conjuntos de los sistemas de frenado, suspensión y dirección del vehículo.

En cualquier caso, no se pueden instalar piezas cuya utilización esté prohibida expresamente por el Código de la Circulación. Además, el taller está obligado a presentar al cliente las piezas sustituidas y la justificación documental del origen y precio de las nuevas.



Todos los talleres tendrán perfectamente visibles carteles informativos de los derechos del usuario, como por ejemplo los precios de las reparaciones.

FUERTES SANCIONES

El nuevo real decreto ha profundizado y se ha preocupado de concretar los derechos del usuario, quien puede denunciar las irregularidades de que sea objeto a través de las «Hojas de Reclamaciones» presentadas ante la autoridad de Consumo competente, en el plazo de dos meses, quien, si procede, incoará expediente administrativo. Las infracciones, que pueden ser debidas a causas como la sustitución innecesaria de piezas o la negativa a la realización del presupuesto hasta la utilización del vehículo por el taller para asuntos propios, están sancionadas con multas de hasta 500.000 ptas. para las leves, 2,5 millones para las graves y hasta 100 millones e incluso más para las muy graves, pudiéndose llegar al cierre del taller por un plazo máximo de cinco años.

Estas cifras que hemos señalado indican, evidentemente, que los talleres se «juegan mucho» si trampean. Por ello, además de las inspecciones que la Administración realice de oficio o por denuncia, el cliente debe conocer sus derechos para que la normativa sobre talleres que estrenamos sea eficaz.

Por tanto, bueno será saber que todos los talleres están obligados a exhibir al público, de forma perfecta-

A medio plazo, según Javier Ibáñez, subdirector de Formación Profesional

SERA EL PERSONAL TITULADO QUIEN SE ENCARGUE DE LOS TALLERES

CASI trescientos mil jóvenes de edades comprendidas entre los catorce y diecinueve años han seguido estudios en la rama de Automoción de Formación Profesional durante el curso 1985-86.

Según el subdirector general de Formación Profesional, Javier Ibáñez Aramayo, desde el pasado año se está realizando experimentalmente un programa de inserción laboral que consiste en que los jóvenes del último curso de cualquiera de las especialidades de Automoción (mecánica, electricidad, chapa y pintura) compaginen la teoría de la escuela con las prácticas en empresas automovilísticas. Hasta ahora se ha desarrollado la experiencia con 9.000 alumnos, de los que más del 40 por 100, al finalizar las prácticas, han firmado contratos laborales con las empresas. Para Javier Ibáñez, esta modalidad —que es habitual en Europa— «permitirá romper la separación que ha existido entre la Formación Profesional y las empresas, ya que, además de mejorarse sustancialmente la cualificación de los alumnos, el empresario podrá observar su valía y seleccionar a los mejores».

Por otro lado, el interés del Ministerio de Educación por fomentar estas prácticas se traduce, en el plano material, en la contratación de un seguro extraescolar para caso de accidente en el taller y la concesión de 500 pesetas diarias a cada alumno. Por su parte, las empresas reciben por cada alumno/día 800 pesetas, en concepto de compensación por desgastes de material en prácticas y por la dedicación de un operario del taller que ejerce como tutor.

Aunque el real decreto sobre regulación de talleres, que aprobó el Consejo de Ministros el pasado mes de junio, no contempla la exigencia de titulación para regentar un taller, según Javier Ibáñez, «en breve se podría lograr el propósito de la Dirección General de Enseñanzas Medias de que se reconozca la titulación de los alumnos y la misma sea exigida para los encargados de los talleres de reparación». «Esto no ha sido recogido en la nueva normativa —sigue diciendo— por dificultades de orden práctico, ya que el número de alumnos titulados es escaso en comparación con la demanda que exigiría el número de talleres y, por otra parte, porque había que respetar los derechos de aquellas personas que, sin titulación, están al frente de un taller. La idea es que, a medio plazo, los titulados en Formación Profesional, tras unos años de prácticas y de madurez personal (el último curso lo hacen a los diecinueve años), sean los encargados de los talleres.»

Talleres:

LLEGÓ LA PUESTA A PUNTO

Por primera vez, la nueva reglamentación regula los talleres de reparación de ciclomotores y motocicletas.

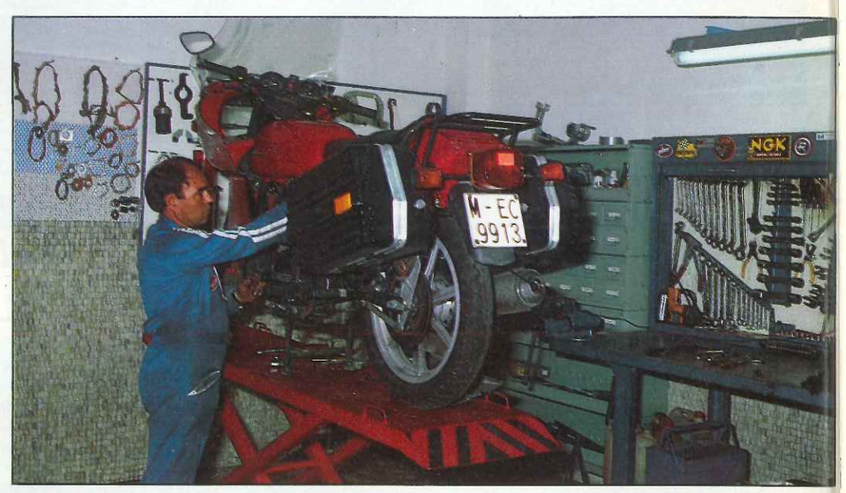
mente visible, los precios por hora de trabajo y por servicios concretos, tanto si implican desplazamiento fuera del taller, fuera de la jornada laboral (el horario será visible desde el exterior) y los gastos diarios por estancia. Además, en el taller habrá carteles con leyendas indicativas de que el usuario tiene derecho al presupuesto previo de la reparación a realizar; de que sólo está obligado al pago por la elaboración del mismo aunque no lo repare, y de que todas las reparaciones están garantizadas por tres meses o 2.000 kms., excepto en los vehículos industriales, cuyo plazo será de 15 días. Esto, sin menoscabo de aplicar otros plazos cuando el tipo de piezas tengan una garantía superior.

Sólo en los talleres oficiales de marca el cliente tendrá a su disposición catálogos y tarifas de las piezas, así como las tablas de tiempos de trabajos.

En los resguardos de los presupuestos o facturas de los talleres no pueden incluirse cláusulas que afecten a los derechos de los usuarios.

En cuanto al derecho de admisión, los talleres de marca pueden negarse a admitir vehículos de otra marca.





EL PROCESO DE LAS HOJAS DE RECLAMACION

En el plazo de dos meses desde la entrada del vehículo para reparar, o de la finalización en su caso de la garantía, el usuario puede pedir al taller una hoja de reclamaciones en la que rellenará sus datos personales y expondrá sus motivos de queja.

Por su parte, el taller —que no se puede negar a facilitar esas hojas— cumplimentará sus datos y rellenará en su apartado correspondiente la contestación a las alegaciones del cliente. Este remitirá el original en el plazo de un mes a las autoridades competentes en materia de consumo, adjuntando cuantas pruebas o documentos sirvan para el mejor enjuiciamiento de los hechos, especialmente facturas, presúpuestos y resguardos. Asimismo conservará la copia verde en su poder y entregará las copias rosa y amarilla al taller.

Las autoridades de consumo, caso de considerarlo pertinente, comunicarán la queja a la empresa afectada, a la Asociación Provincial de Talleres y a las entidades del sector que se entiendan oportunas, dando un plazo de diez días hábiles para que aleguen cuanto estimen conveniente.

Una vez formuladas las alegaciones, o transcurrido el plazo, se inicia la tramitación del oportuno expediente, de acuerdo con las disposiciones vigentes en materia de defensa del consumidor, sin perjuicio de las acciones civiles o penales que correspondan.

Por otra parte, se atenderá al público siempre que las peticiones se presenten dentro del horario establecido y, en el caso de realizar un servicio cubierto con garantía, no deberá sufrir ninguna demora.

Cuando existan averías ocultas que aparezcan durante la reparación, deberán ser comunicadas al cliente con expresión de su importe para que dé su conformidad.

Todos los talleres tienen que entregar al usuario un resguardo acreditativo del depósito del vehículo mientras se realiza el presupuesto o reparación y la fecha prevista de entrega, en el que se consignarán una serie de datos como la descripción del coche y de la reparación a efectuar, siendo necesario presentarlo cuando se acuda a retirarlo. En la factura, escrita, firmada, sellada y debidamente desglosada, deberán figurar las operaciones realizadas, piezas o elementos utilizados y horas de trabajo, señalando para cada concepto su importe.



La aportación de piezas por el usuario, para la reparación de su vehículo, excluye la garantía del taller y en ningún caso se podrá realizar cuando afecte a la seguridad vial.

Tres días hábiles después de que el taller comunique al cliente que tiene hecho el presupuesto o ha reparado el vehículo sin que su propietario se pronuncie o acuda a retirarlo, comienza a contar el plazo de gastos por estancia.

La garantía de reparación, a la que hemos hecho referencia, se entiende total e incluye materiales aportados y mano de obra, así como gastos por desplazamiento de los mecánicos —cuando el vehículo averiado no pueda llegar al taller— y la imposición fiscal que grave la nueva reparación. No obstante, el taller garante indicará al cliente si la reparación la harán ellos u otro que actúe en su nombre.

Cuando el propio usuario aporte piezas para la reparación de su vehículo, hay que tener en cuenta que de ningún modo afectará a la seguridad vial y que el taller que las monta no garantiza las mismas. Tampoco se responsabilizará el taller cuando se produzca una avería relacionada con anteriores reparaciones y derivada de la no aceptación por el cliente de deficiencias ocultas y puntualmente comunicadas.

LA CHAPUZA NACIONAL

AL fin, el Gobierno ha abordado, mediante real decreto, la regulación de la prestación de servicios en los talleres de vehículos, un grave problema que afecta a millones de españoles: el abuso de muchos responsables de talleres, faltos de escrúpulos, que no tienen empacho en abultar de forma caprichosa, y a veces escandalosa, el importe de las facturas.

Un real decreto, por muy logrado que esté en sus términos jurídicos, no puede acabar con la picaresca, vicio que, desgraciadamente, se halla demasiado extendido en nuestro país. Por tanto, seguirá habiendo irregularidades. Pero si la nueva normativa consigue evitar muchos de los desmanes que hasta ahora se siguen cometiendo con total impunidad, habremos dado un paso muy importante.

Personalmente, he sufrido varias experiencias de supuestos abusos que me han conducido a un estado de desánimo ante la imposibilidad de demostrar esos «supuestos». Pero el sentimiento de impotencia llegó al límite cuando, con ocasión de haber sido víctima de un «supuesto abuso», decidí agotar todos los trámites administrativos, denuncié el caso ante el organismo competente y el resultado fue desalentador: los servicios de inspección concluyeron que no había irregularidad; es decir, que la factura, a todas luces escandalosa, que hube de satisfacer, no infringía la normativa vigente.

No voy a revelar aquí el nombre del taller, entre otras cosas porque si lo hiciera correría el riesgo de ser objeto de una querella. Pero sí deseo exponer brevemente el caso y que el lector juzgue si hubo o no abuso.

Fue hace un año cuando hube de llevar el coche a un taller, «de reconocido prestigio», para que revisaran varias deficiencias, ninguna de ellas de gran importancia: cambio de bujías, comprobar la compresión, sustituir la caja de fusibles, ajustar la tapa de la guantera, reglaje de faros, comprobar la carga del alternador, acoplar intermitentes de emergencia e instalar en los pilotos traseros sendas lámparas blancas, sincronizadas con la palanca de cambio, para indicar que el vehículo se encuentra en retroceso.

Una vez que el probador había tomado nota de todo lo anterior, le advertí que no iniciara ningún trabajo en tanto no diera mi conformidad por escrito al presupuesto. A pesar de lo cual debí firmar un impreso como condición para que el taller se hiciera cargo del vehículo. De momento, esta práctica, por otro lado usual en muchos talleres, es de dudosa legalidad. Pero, en fin, firmé el referido impreso y acordé telefonear para conocer el importe del presupuesto. Transcurridos varios días supe la cantidad «aproximada», 17.000 pesetas. Lo acepté.

Unos días después, cuando me personé en el taller para retirar el coche, vino la gran sorpresa. Del presupuesto antedicho a lo que figuraba en la factura había una diferencia de ¡21.887 pesetas! O sea, las 17.000 pesetas de presupuesto se convertían en la factura en 38.887 pesetas.

Como primera reacción solicité que fuera llamado el encargado para saber sus argumentos. Este señor tardó más de una hora en aparecer y a continuación se extendió en «explicaciones» que a nadie podían convencer. Con la factura en la mano fui rebatiendo todas sus «razones». En primer lugar, habían contabilizado 1,50 horas de mano de obra (a 1.700 pesetas la hora) por comprobar la compresión, cuando en el capítulo anterior ya figuraba otra media hora por la sustitución de bujías. Si las bujías estaban quitadas, ¿cómo es posible que anoten 1,50 horas por ver la compresión? Cualquier profano sabe que esta operación puede realizarse en no más de cinco minutos. Pero esto es sólo el principio.

El capítulo de ajuste de la tapa de la guantera —consistente en apretar un tornillo— quedaba reflejado en la factura con cincuenta minutos de mano de obra, la colocación de dos lámparas con 1,30 horas, la instalación de luces de emergencia con ¡tres horas! Y así sucesivamente. Finalmente, para redondear, otra hora más en concepto de «prueba». Casualmente, al depositar el coche había dejado el contador parcial del cuentakilómetros a cero y pude mostrarle al probador que en ese momento marcaba diez kilómetros. ¿Se invierte una hora en recorrer esa distancia?

Con el propósito no de recuperar cantidad alguna de dinero, sino de que dieran un serio escarmiento a los responsables del taller y evitar, de ese modo, que otros usuarios fueran víctimas de tamaños desmanes, puse el hecho en conocimiento de la autoridad competente, adjuntando las facturas. Se inició una investigación... y al cabo de varios meses los servicios de inspección determinaron que no había nada anormal.

Es de suponer que el propietario del taller se frotaría las manos al recibir el resultado de la investigación. Y que este precedente le habrá dado pie para seguir en la misma línea..., todo ello con la aquiescencia de la Administración, la cual entendió que todo era correcto. El lector tiene suficientes elementos de juicio para opinar.

La iniciativa gubernamental de regular la actividad de los talleres de reparación de vehículos debe servir para poner freno a abusos como el descrito. Es hora ya de tomar las cosas en serio y acabar con este tipo de hechos, que no hacen sino dar una imagen de chapuza nacional.

Antonio ECHARRI

RAMON, con humor



BOLETIN DE SUSCRIPCION GRATUITA

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

Don/doña .....

calle o plaza ....., núm. .....

código postal ..... población ..... provincia .....

profesión .....

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

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

Firma,

RENOVACION DE SUSCRIPCIONES

Hemos recibido cartas y boletines de pretendida renovación de suscripción. Rogamos a todos **se abstengan de hacerlo,** puesto que la renovamos nosotros automáticamente. En caso contrario, podrían producirse duplicidades y otras personas interesadas podrían quedarse sin revista.

CODIGO POSTAL

El día 1 de junio entró en vigor el Código Postal en **absolutamente todas** las poblaciones españolas. Rogamos a nuestros nuevos suscriptores lo especifiquen en sus solicitudes de suscripción, ya que de no hacerlo **no podremos remitirles** la revista.

En cuanto a los antiguos suscriptores, domiciliados en poblaciones que antes no precisaban Código Postal, **no es necesario** que nos escriban para darnos a conocer el que se les haya asignado. De la inclusión del citado C. P. se está encargando ya nuestro Centro de Proceso de Datos.

NUMEROS ATRASADOS

No disponemos en absoluto de números atrasados. Pedimos, por tanto, que no nos los soliciten. El número de ejemplares mensual se distribuye en su totalidad entre los más de 150.000 suscriptores fijos y otros conductores tomados aleatoriamente.

Verano'86: Más de mil muertos en las carreteras



La velocidad, otra vez

Más de un millar de personas —exactamente, 1.033— de las que durante los meses veraniegos de julio y agosto transitaron por las carreteras españolas, no han podido regresar a casa. Ha sido el duro tributo que se han cobrado las recién finalizadas vacaciones estivales. Unas vacaciones a lo largo de las cuales se estima se han movido por el asfalto nacional en torno a cinco millones de vehículos, que representan un aumento de un 14 por 100 respecto al año anterior. Y unas vacaciones, asimismo, que han incluido dos «puentes» (el de Santiago y el de la Asunción), y en las que las grandes operaciones de salida y retorno del mes de agosto, el vacacional por excelencia, han coincidido con fines de semana.

ACCIDENTES MORTALES EN JULIO Y AGOSTO

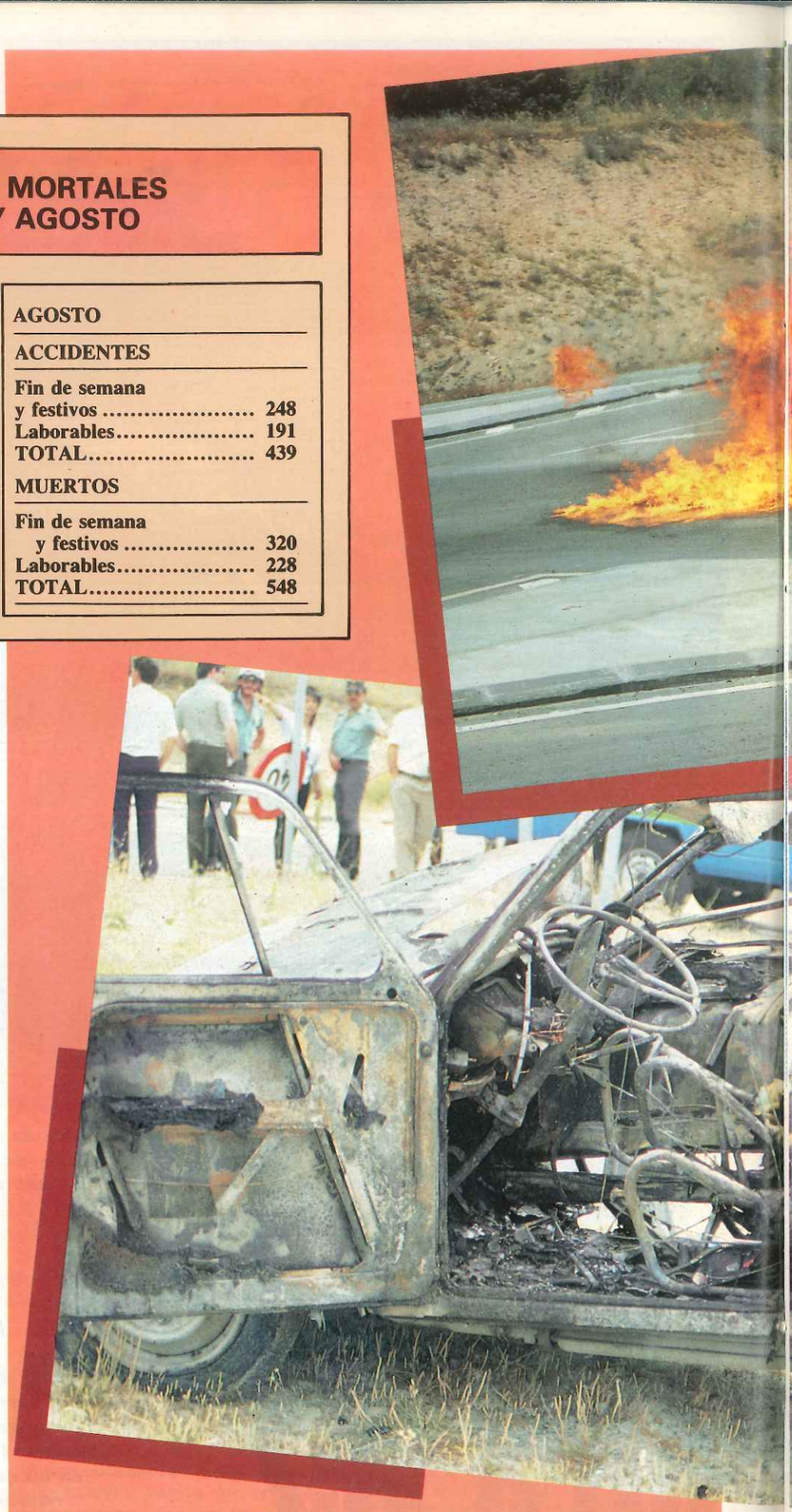
JULIO	
ACCIDENTES	
Fin de semana y festivos	201
Laborables	207
TOTAL	408
MUERTOS	
Fin de semana y festivos	243
Laborables	242
TOTAL	485

AGOSTO	
ACCIDENTES	
Fin de semana y festivos	248
Laborables	191
TOTAL	439
MUERTOS	
Fin de semana y festivos	320
Laborables	228
TOTAL	548

En términos globales, se registraron 847 accidentes con víctimas mortales (408 en julio y 439 en agosto), que arrojaron el saldo referido, con 485 fallecidos en el mes de julio y 548 en el de agosto. Como ejemplo de lo que antes apuntábamos respecto a los «puentes», basten las cifras del de la Virgen de Agosto, en el que coincidió también la doble operación salida-retorno de las personas que disfrutaron vacaciones quincenales. En dicho «puente» se produjeron 70 accidentes, con un saldo de 78 muertos. Y un dato más: el día de mayor siniestralidad fue el 31 de agosto, en el que se dieron 20 accidentes, con 25 muertos y 35 heridos graves.

Las causas generales que se han podido comprobar por los estudios día a día de los accidentes producidos hablan de una gran influencia de la velocidad inadecuada, seguida por las distracciones de los conductores y de la invasión de la calzada correspondiente al sentido contrario. En bastante menor grado influyeron en los siniestros las irrupciones de peatones en la calzada, los adelantamientos antirreglamentarios, el no respetar la señal de «stop», la somnolencia de conductores, maniobras antirreglamentarias y otras causas.

Otras circunstancias que han pesado en el balance de víctimas del verano son el mal estado de algunos vehículos —el parque nacional es de los más antiguos de Europa— y el estado





no precisamente más adecuado de algunas carreteras, fundamentalmente las de segundo orden, en las que se han producido más de la mitad de los accidentes. Precisamente son estas vías las más utilizadas para los trayectos cortos de pequeñas excursiones durante los días de descanso, en las que muchas veces hemos indicado que el conductor baja un tanto su prevención, considerando las escasas distancias y una menor concienciación en cuanto a viaje que cuando se desplaza en los largos trayectos de salida y regreso a los lugares de descanso.

Considerados, por otra parte, datos también referidos al puente de mediados de agosto, pero que pueden servir como ejemplo de circunstancias y días similares en esta época, hay que apuntar que cerca del 60 por 100 de los conductores implicados como presuntos causantes de accidentes tenían menos de treinta y un años, y de éstos un 48 por 100 se encontraban entre los dieciséis y los veinticinco años de edad. En cuanto a las horas en las que se produjeron los accidentes, es significativo recordar que el 30 por 100 de los mismos tuvieron lugar entre las cero y las seis horas, y el 21 por 100, entre las veinte y las veinticuatro horas.

Los lugares que han registrado una

ACCIDENTES MORTALES POR AUTONOMIAS

ANDALUCIA	**124**
Almería	11
Cádiz	13
Córdoba	8
Granada	17
Huelva	10
Jaén	6
Málaga	33
Sevilla	26
ARAGON	**24**
Huesca	3
Teruel	8
Zaragoza	13
ASTURIAS	**21**
BALEARES	**18**
CANARIAS	**24**
Palmas (Las)	6
S. Cruz de Tenerife	18
CANTABRIA	**16**
CASTILLA-LEON	**101**
Avila	9
Burgos	18
León	20
Palencia	9
Salamanca	9
Segovia	7
Soria	2
Valladolid	16
Zamora	15
CASTILLA-LA MANCHA	**63**
Albacete	10
Ciudad Real	20
Cuenca	15
Guadalajara	6
Toledo	12
CATALUÑA	**121**
Barcelona	60
Gerona	24
Lérida	13
Tarragona	24
EXTREMADURA	**17**
Badajoz	8
Cáceres	9
GALICIA	**74**
Coruña (La)	22
Lugo	15
Orense	15
Pontevedra	22
MADRID	**49**
MURCIA	**25**
NAVARRA	**19**
PAIS VASCO	**31**
Alava	14
Guipúzcoa	11
Vizcaya	6
RIOJA (LA)	**6**
VALENCIA	**114**
Alicante	32
Castellón	16
Valencia	66
TOTAL	**847**

Portugueses y marroquíes en tránsito por España

El peligro que no cesa

CUARENTA y dos emigrantes portugueses y marroquíes han fallecido en nuestras carreteras en los 252 accidentes en los que se han visto involucrados durante las fechas que van desde el 27 de junio al 27 de agosto. La estadística provisional, elaborada cuando aún faltaban dieciocho días para dar por finalizada la campaña que anualmente regula su tránsito por España, revela un alarmante aumento de la accidentalidad respecto al año anterior en el que tan sólo se produjeron 46 accidentes. Sin embargo, el saldo de muertos es sensiblemente inferior: 42 víctimas mortales, por 64 en el pasado año.

La mayoría de estos conductores no había cogido el volante durante todo el año, pero al llegar las vacaciones desempolvaron el viejo cacharro, o lo alquilaron y, desde los países centroeuropeos donde trabajan, se lanzaron a la aventura de llegar a sus países de origen (Marruecos, Argelia y Portugal) para disfrutar allí de las vacaciones estivales.

Nuestro país ha sido el escenario de esa fatigosa travesía para la que, como en años anteriores, se habilitaron áreas de descanso para informar, atender y romper la monotonía de un viaje largo y forzosamente peligroso. Pese a los colapsos producidos a la ida en Algeciras, que originaron algunos enfrentamientos con la Policía y cortes de carretera, el regreso ha sido más fluido y escalonado. No obstante, en determinados días se originaron caravanas de varios kilómetros en la autopista Bilbao-Behovia, en dirección a la frontera francesa.

El número total de vehículos marroquíes contabilizados hasta el 27 de agosto que se detuvieron en alguna de las áreas situadas en Briviesca, La Cabrera, Valdepeñas, Villafranca y El Cuadrejón, ha sido de 48.647, con un total de más de 240.000 viajeros, suponiendo un aumento del 21,56 por 100 respecto al año anterior.

En estos lugares que jalonan el itinerario se realizaron más de 15.000 encuestas, de las que se desprende que en el 89,26 por 100 de los vehículos sólo sabe conducir una persona de las cinco de media.

Por otra parte, en el 70,54 por 100 de los casos aseguran que han revisado su vehículo antes de iniciar el viaje, mientras que la contestación es negativa en un 22,27 por 100. El resto, un 7,19 por 100, no responde. Asimismo, manifiestan que cada cuatro horas o 350 kilómetros efectúan paradas de 25 minutos de media.

En cuanto a la siniestralidad de estos emigrantes marroquíes, en las fechas citadas, ha sido de 135 accidentes, con 13 muertos y 190 heridos. No obstante, en 21 la responsabilidad no fue suya.

Las causas fundamentales de los mismos han sido el incumplimiento de las normas del Código —fundamentalmente velocidad inadecuada y adelantamientos antirreglamentarios— y distracción o somnolencia.

Por su parte, la afluencia de emigrantes portugueses a las áreas de descanso de Briviesca, Torquemada y Tordesillas ha disminuido en un 39,59 por 100 respecto al año anterior. Se calcula que el número de viajeros de esta nacionalidad que las han utilizado es de unos 180.000, considerándose que la media de ocupantes por vehículo es de cuatro y que sólo en el 2,90 por 100 de los casos viaja más de una persona con conocimientos de conducción.

Más de 11.000 encuestas realizadas sobre estos conductores revelan que el 85,46 por 100 de los mismos había revisado su vehículo para este viaje y las cadencias de paradas y tiempos de descanso son similares a la de los conductores marroquíes.

De los 97 accidentes en los que se vieron involucrados ciudadanos portugueses y que se saldaron con 29 muertos y 137 heridos, 16 de los mismos no fueron de su responsabilidad. Las causas de los mismos también se repiten y hacen pensar en la prisa que siempre tienen por llegar, en las lamentables condiciones en que viajan, con vehículos viejos sobrecargados, en los largos tiempos de conducción y en su poca experiencia como conductores.

ACCIDENTES CON VICTIMAS (27 de junio a 27 de agosto de 1986)

	Marroquíes	Portugueses	Total
N.º accidentes	155	97	252
Muertos	13	29	42
Heridos graves	48	61	109
Heridos leves	143	76	219

mayor conflictividad durante el verano vienen determinados por simples razones de ubicación de las zonas de descanso, como son las provincias levantinas, la Costa Brava o la Costa del Sol, por cuya N-340 se calcula que transitaron diariamente más de 110.000 vehículos, sólo en el tramo comprendido entre Málaga y Marbella. E igualmente hay que hacer hincapié en las zonas de influencia de las dos grandes capitales, Madrid y Barcelona, y en la incidencia derivada del paso por nuestro país, tanto en salida como en retorno, de emigrantes portugueses y marroquíes, quienes superaron entre un 12 y un 13 por 100 el número de vehículos registrados el año anterior.



José RUBIO

Cada cuatro horas o 350 kilómetros, los emigrantes portugueses y marroquíes suelen detenerse durante veinticinco minutos para descansar.

Los automóviles ante la nueva temporada



EL ULTIMO GRITO DEL MERCADO



El Marbella (Seat) sufrirá modificaciones; el Peugeot 309 es uno de los más esperados, y el Renault 21, que completa la gama de la firma como sustituto del R-18.



TODOS los años por estas fechas, los fabricantes de automóviles presentan las novedades y los «reestilings» de los modelos que, o bien tienen más años o simplemente sus ventas no van como a ellos les gustaría, por lo que tratan de incentivar el mercado retocando aquí y allá las partes menos atractivas de los mismos. Aunque la proximidad del Salón del Automóvil de Barcelona va a hacer que alguno de ellos guarde celosamente el secreto hasta entonces, vamos a tratar de darles una panorámica general de las novedades más importantes que veremos en la temporada que ahora comienza. Una temporada con mejores perspectivas para el usuario, dado que, ¡por fin!, nuestro país dispondrá de parecidas oportunidades que el resto de Europa a la hora de elegir, aunque no en cuestión de precios. Pero todo llegará...

Lógico es que tras el acontecimiento del año (el «matrimonio» entre Seat y Volkswagen), la feliz pareja se replantee modificar la gama de sus modelos, que en muchos casos son competidores directos. Y aunque requerirá algunos años completar el proceso, ambas marcas lo abordarán con decisión.

EL ULTIMO GRITO DEL MERCADO

Quizá la novedad más inmediata sean las modificaciones realizadas en el **Seat Marbella,** llevadas a cabo por los técnicos de Martorell, y que ponen al día su estética. El nuevo Marbella destaca por el nuevo diseño del frontal, al que se le incorporan dos grandes faros y un voluminoso paragolpes. Los laterales también son protegidos con unas defensas a tono con los paragolpes y dispone de nuevos embellecedores para las ruedas. En el interior se ha llevado a cabo una serie de mejoras, que van desde la incorporación de asientos en paño y con reposacabezas a otros retoques de menos entidad.

Respecto al **Ibiza,** la nota más destacada será la presentación del cinco puertas, a lo que se añadirán novedades menos inmediatas, como la versión diesel y la deportiva SXI, que dispondrá de un motor de 105 CV que le permitirá alcanzar velocidades cercanas a los 190 km/h.

En cuanto a **Volkswagen,** hay que apuntar la evolución que se va a llevar a cabo en la gama Polo, en la que nos vamos a encontrar con una versión GT que dispondrá de un motor de 95 CV, que será fabricado en nuestro país.

RENAULT, OPEL Y FORD: POCAS NOVEDADES

La presentación en la primavera pasada de los **R-21** ha dejado a FASA con su gama de modelos prácticamente actualizada. Lo único esperable para esta temporada son la versión diesel y la familiar del R-21. La versión diesel no variará en nada respecto a las ya conocidas, salvo en el anagrama distintivo y, por supuesto, en la motorización, que seguramente incorporará la de 2.068 c.c. y 67 CV. La versión familiar, que quizá se denomine **«Nevada»,** será importada a nuestro país a principios del 87, con tres motorizaciones diferentes: GTS, con un motor de gasolina y 90 CV de potencia; TXE, también con motor de gasolina, pero 120 CV, y, por último, la GTD, que incorporará el motor de 67 CV. Este vehículo, muy logrado estéticamente, dispone de grandes superficies acristaladas y su longitud ha sido aumentada en 18 centímetros, lo que le permitirá incorporar un asiento suplementario en su parte trasera.

General Motors ha comenzado por arriba a la hora de renovar su gama de modelos y comercializará en la primavera próxima los **Omega,** que sustituirán a los **Senator.** Los técnicos de la G. M. han puesto el máximo interés en la aerodinámica, anunciando un CX de 0,28. Seguirán siendo dos las versiones: la clásica, de tres volúmenes, y la llamada **Monza.** Los Omega incorporarán una nueva gama de motores de seis cilindros, uno con 3 litros de cubicaje y una potencia de 200 CV y otro de 3,5 litros y 220 CV de potencia.

Ford, por su parte, con una gama totalmente puesta al día, estudia en estos momentos la incorporación a su modelo estrella, el **Sierra,** de un maletero, configurándolo como un tres volúmenes, que quizá pueda ver la luz a finales de este año. Para primavera se espera la novedad más importante de Ford para esta temporada, que no es otra cosa que el sustituto del **XR4i,** el **RS Cosworth.** Este dispondrá de un motor de dos litros y 16 válvulas, al que un turbocompresor le permitirá obtener una potencia en torno a los 200 CV y desarrollar una velocidad máxima de 240 km/h.

EL GRUPO PSA, A TOPE

El grupo **PSA,** formado por las marcas **Citroën** y **Peugeot-Talbot,** va a echar la casa por la ventana presentando y comercializando una larga serie de novedades para esta temporada que van a hacer las delicias de los usuarios.

Lo más inmediato es la comercialización de la nueva gama **BX,** con importantes mejoras de exterior y, sobre todo, de interior, a la que hay que añadir el nuevo modelo GTI que será comercializado en el mes de octubre. Las novedades introducidas en el BX son muchas. En el exterior hay que destacar unas aletas delanteras y traseras más anchas, nuevos intermitentes delanteros, paragolpes más envolventes y retrovisores con mando eléctrico en algunas versiones.

En el interior prácticamente todo es nuevo. Un salpicadero en el que ha desaparecido la típica instrumentación de Citroën, que ha sido sustituida por otra más racional, incorporando además relojes para la lectura de los parámetros del vehículo. Nuevos interruptores del mando del elevalunas, situados ahora en los paneles de las puertas delanteras. Nuevo volante monobrazo y nuevo diseño en los guarnecidos de las puertas, así como multitud de espacios porta-objetos.

Pero la novedad más importante es el nuevo GTI, que recibe un motor de 1.905 c.c. de inyección, con una potencia de 125 CV que le va a permitir alcanzar velocidades cercanas a los 200 km/h. De su aspecto externo, lo primero que llama la atención es el alerón trasero, del mismo tipo que montaba el Sport, así como los nuevos embellecedores de las ruedas. De un carácter eminentemente deportivo, este vehículo no renuncia al confort de marcha tan característico de la marca de Vigo.

No podemos olvidar otra inminente realización, como es el **AX,** el pequeño de la familia, que sustituirá al **LNA,** y en el que los técnicos han puesto todo su interés en reducir la resistencia al aire a la mínima expresión, consiguiendo al parecer un CX de 0,31, extraordinario para un vehículo de dimensiones tan reducidas.

Por su parte, **Peugeot-Talbot** se apresta a poner en el mercado español uno de los vehículos más esperados de la temporada, que no es otro que el **Peugeot 309.** Este automóvil, que se comercializará en España antes de que finalice el año, es un dos volúmenes y medio que vendrá a competir directamente con los **R-11.** En principio, las versiones que se van a comercializar en nuestro país son cuatro: 1.294 c.c. y 65 CV; 1.442 c.c. y 80 CV; 1.592 c.c. y 92/94 CV, y 1.905 c.c. y 105 CV.

El Peugeot 309 dispone de cuatro puertas y portón trasero. Los niveles de acabado y de equipamiento irán en función de la versión elegida. La diesel, que ha de tardar algo más en ver la luz, irá motorizada con el magnífico motor que tantas satisfacciones ha dado a los usuarios del **Horizon** y del **Solara.**

Otras novedades que veremos de este fabricante serán la incorporación de una caja de cambios automática al **205,** así como la aparición de la versión «Cabriolet», que ampliará de forma considerable la oferta de este extraordinario y versátil modelo.

La noticia triste, pero lógica, viene dada por la confirmación de que se dejan de fabricar dos modelos de esta marca: el **Horizon** y el **Solara,** que ceden sus cadenas de montaje para el **309.**

LOS IMPORTADOS

Austin Rover acaba de presentar un modelo que reemplazará al conocido **Rover 3.500** y a todas sus variantes. El nuevo **Rover 800** es el fruto del desarrollo conjunto entre la marca inglesa y **Honda.** Este vehículo es un tres volúmenes de tamaño grande, para el que de momento las motorizaciones serán dos: una consistente en un motor de 2 litros, proveniente de la fábrica inglesa, y otra más potente, de origen Honda, de 2,5 litros y seis cilindros. Como viene siendo habitual en **Austin Rover,** las calidades en las terminaciones y los equipamientos serán de primera línea.

Coincidiendo con la publicación de este número de la revista TRAFICO, quizá ya tengamos a nuestro alcance la nueva versión del **Rover Ranger.** Un todo-terreno alimentado por un turbocompresor que alimenta a un motor de ciclo diesel, de 2,4 litros de cubicaje, que permitirá alcanzar velocidades de 150 km/h. con el confort y el lujo a que nos tienen acostumbrados. El precio rondará los cinco millones de pesetas.

Prácticamente todos los fabricantes se han puesto como «frenéticos» para desarrollar, a partir de alguno de sus modelos, los llamados «Cabriolets». Las razones de esta moda no las llegamos a alcanzar; no obstante, tenemos que reconocer que estéticamente los resultados son buenos y ecológicamente las sensaciones de libertad y euforia que proporcionan son muy agradables.

Tras esta moda se ha ido **BMW,** que ha desarrollado su propio «Cabriolet» a partir del **325i,** con un resultado extraordinario si tenemos en cuenta la calidad de su terminación y lo logrado del conjunto. No así el precio, que al parecer será superior a los cuatro millones de pesetas en nuestro país.

La capota ha sido magníficamente resuelta y una vez tensada es extraordinariamente eficaz. Dispone para la capota de un pequeño cofre, en el que se oculta y que enrasa perfectamente en la carrocería. El motor es el mismo que el de la berlina, llegando a alcanzar velocidades superiores a los 200 km/h.

Tampoco los japoneses se van a quedar atrás. De hecho, han empezado a «invadirnos» con algunos de sus mejores modelos. **Mitsubishi,** por ejemplo, está importando cuatro modelos distintos: el **Colt** de 1,6 litros; el **Galant,** una berlina clásica de tres volúmenes del segmento medio/alto; el **Montero,** un todo-terreno de extraordinarias características y mejor terminación, y la estrella de la gama, que es el **Starion,** un coupé deportivo con turbocompresor que desarrolla 180 CV y velocidades de 240 km/h. Las calidades y las terminaciones, típicas del Japón, están a muy alto nivel.

Nissan, a través de **Nissan Motor Ibérica,** nos va a importar una serie de modelos de los que podremos disfrutar a lo largo de esta temporada que ahora empieza. No están muy claros todavía por cuáles se decidirán, pero es probable que se trate del **Bluebird,** típica berlina de tres volúmenes, que entraría en competencia directa con el **R-21,** y el **Silvia,** un coupé de 2 litros con turbo, que desarrolla una potencia de 190 CV capaz de lanzarlo por encima de los 200 km/h.

Uno de los fabricantes más prolíficos de la actualidad es **Fiat.** Pues bien, los italianos de Fiat nos van a sorprender con varias novedades, entre las que destacan la comercialización en nuestro país del **Croma,** magnífica berlina de dos volúmenes y medio que podrá incorporar diversas motorizaciones, que van desde los 1,6 a los 2,0 y los 2,5 litros para los de ciclo diesel. El conocido **Regata** ha recibido un lavado de cara en el que el resultado estético ha sido muy conseguido. Dándole una ligera inclinación a la cintura se ha logrado una sensación de forma de cuña, tan en boga en estos días.

Alejandro MOLINS



El nuevo BX GTI, con un precio competitivo, va a dar mucha guerra en el segmento correspondiente.



La inclinación de la cintura mejora ostensiblemente la estética del nuevo Regata.



El Galant es una berlina de tres volúmenes que, sin duda alguna, se hará con su parcela en el mercado español.

Así ven el...

FORD ORION 1.6 GHIA





NOTA MEDIA: 7,3

DATOS TECNICOS

MOTOR

Posición: delantera, transversal.
Cilindros: cuatro, en línea.
Cilindrada: 1.597 c.c.
Alimentación: carburador.
Carburante: gasolina súper.
Depósito: 48 litros.
Potencia máxima: 79 CV a 5.800 r.p.m.

TRANSMISION

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

FRENOS

Delanteros, de disco; traseros, de tambor. Servo. Sistema antibloqueo especial para tracción delantera (opcional).

SUSPENSION

Independiente a las cuatro ruedas.

DIRECCION

Tipo: de cremallera.
Diámetro giro: 10,05 metros.

RUEDAS

Llantas: chapa, 5,5 × 13".
Neumáticos: 155 SR 13.
Peso: 905 kg. **Longitud:** 4,20 m. **Anchura:** 1,64 m. **Altura:** 1,38 m. **Maletero:** 451 dm. cúbicos. **Precio final:** 1.350.000 ptas.

EL PERIÓDICO

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

Comentario: El Ford Orion 1.6 Ghia ofrece ciertos retoques de carrocería que lo han puesto más al día. Su grado de confort y habitabilidad diríamos que son sus bazas fuertes, mientras que mecánicamente hay que reseñar un aumento de potencia del motor hasta 90 CV, que le confieren unas prestaciones algo más brillantes que antaño. Pese a toda la remodelación efectuada en la gama 86, el coche sigue adoleciendo de una suspensión un tanto particular, pero superior a la de sus versiones antiguas. En contrapartida, su precio de comercialización es muy razonable, considerando que el equipamiento y el acabado lo están al máximo.

LO BUENO

— Acabado y equipamientos completos.
— Buen confort.
— Cambio de marchas suave y preciso.

LO MALO

— Suspensiones mejorables.
— Consumos algo elevados.
— Motor poco brioso.

La Voz de Galicia

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

Comentario: Numerosas novedades en un coche que si bien es bueno, no se distingue precisamente por su atractivo como coche moderno, ya que vuelve a adoptar la clasicidad de los tres volúmenes. El Orion, que salió al mercado sin mayores pretensiones, poco a poco se va afianzando con nuevas versiones que incluyen un gran equipamiento, aunque con, a nuestro juicio, excesivas opciones en su gama. Este es, no cabe duda, el mejor de entre los modelos Orion, ya que une a sus grandes prestaciones, mínimo consumo y mantenimiento, lo que le convierte en uno de los coches más rentables del mercado.

LO BUENO

— Mínimo mantenimiento.
— Bajo consumo.
— Excelentes frenos.

LO MALO

— Suspensión blanda.
— Progresividad del embrague.
— Lento llenado de combustible.

autopista

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

Comentario: Lo más interesante, sin duda, de este modelo es su ajustado precio, a cambio del cual tenemos un vehículo atractivo, capaz y muy bien terminado. Otra de sus ventajas más destacables son sus aptitudes como modelo familiar. Como punto negativo, citar la suspensión, donde no se consigue un buen equilibrio entre confort y estabilidad. Por otra parte, el sistema antibloqueo de frenos, en este caso opcional sobre el precio, aún no ha alcanzado un funcionamiento plenamente convincente.

LO BUENO

— Precio interesante.
— Buena terminación.
— Habitabilidad.

LO MALO

— Suspensión dura.
— Comportamiento mejorable.
— Sistema antibloqueo también mejorable.

Motor 16

Estética	—
Acabado	9
Habitabilidad	6
Comodidad	6
Instrumentación	8
Maletero	8
Accesorios	8
Luces	8
Estabilidad	5
Suspensión	5
Ruedas	6
Frenos	8
Potencia	7
Elasticidad	7
Cambio	9
Aceleración	7
Velocidad punta	8
Consumo	8
Seguridad	8
NOTA:	**7,2**

Comentario: El Orion 1.6 Ghia es un coche de vocación familiar, muy tranquilo y poco amante de los esfuerzos. Está muy bien acabado, como todos los Ford, y su equipo es muy completo; los consumos son bastante contenidos para lo bien que anda y, además, se puede montar como opción el sistema antibloqueo de frenos, denominado SCS, que permite mantener el control del coche incluso con el freno pisado a fondo. Se puede evitar así un atropello o un choque. La dirección es bastante dura en maniobras, el motor no tiene la energía que se espera de una mecánica con 90 CV de potencia, y los asientos delanteros son poco envolventes. Las suspensiones no se llevan bien con suelos ondulados o bacheados.

LO BUENO

— Acabado y equipamiento.
— Frenos con sistema antibloqueo (opción).
— Consumos discretos.

LO MALO

— Dirección bastante dura en maniobras.
— Motor poco enérgico.
— Asientos poco envolventes.

VIEJAS GLORIAS

Ford Modelo T 1922 Carrocería Touring

El Ford modelo T comenzó a fabricarse en 1908 y continuó, con ligeras variantes, hasta 1927, fabricándose en total 15.007.033 unidades.
Su extraordinaria fiabilidad, un reducido precio y su gran resistencia hicieron de él un automóvil popular al 100 por 100. Poseía las siguientes características: motor de cuatro cilindros de 2.880 centímetros cúbicos; cambio epicicloidal de dos relaciones, accionado por pedales. Tenía una potencia de 20 CV, a 1.800 revoluciones por minuto y a una velocidad máxima de 60 kilómetros por hora. A partir del año 1915 fue dotado de encendido y luces por batería. Con este modelo, la Ford inició la fabricación en serie, siguiendo el sistema ideado por Taylor, cincuenta años antes. Todos los coches salieron de fábrica pintados en color negro. (De la colección de Demetrio Gómez Planche, de Salamanca.)



VALLADOLID: IV RALLY DE VEHICULOS VETERANOS

Organizado por el Club de Vehículos Veteranos de Valladolid, los próximos días 20 y 21 de septiembre se celebrará en esta provincia castellana el IV Rally de Vehículos Veteranos. En el curso del mismo se visitarán las poblaciones de Serrada, Mojados, Iscar —donde tendrá lugar el almuerzo—, Portillo y Valladolid, ciudad en la que se pasará el domingo, día 21.

Para este IV Rally, que por segundo año consecutivo organiza el club VVV, se admitirán vehículos de construcción anterior al año 1939, no pudiéndose rebasar una participación superior a los 40 modelos.

La dirección del club es la siguiente: Vehículos Veteranos de Valladolid. Apartado 170. Valladolid. Inscripciones: tel. (983) 35 37 21 (Tomás Alonso).

CAMPEONATO DE GALICIA

El Club Gallego de Automóviles Antiguos, sito en Pontevedra, nos ha remitido el calendario de pruebas que él mismo organiza, en colaboración con la Federación Gallega de Automovilismo, las cuales son puntuables para el Campeonato de Galicia de Automóviles Antiguos e Históricos.

Las competiciones dieron comienzo en el mes de mayo y en estos momentos quedan por celebrar las siguientes: Rally de Vigo, días 20 y 21 de septiembre, y Rally de Lugo, días 4 y 5 de octubre.

JULIO BECEDONIZ GANO EL «LAUREL DE BACO»

El cántabro Julio Becedoniz, al volante de un Wipet-1925, fue el vencedor del III Rally «Laurel de Baco», celebrado a finales de julio en la provincia de Soria.

La competición, organizada por el Motor Club Numancia, contó con la participación de treinta coches antiguos, y hubo de lamentarse la ausencia de otros tres —dos de San Sebastián y otro de Logroño—, que quedaron averiados camino de Soria cuando acudían a tomar parte en la prueba.. Esta contó con la colaboración de los Ayuntamientos de Soria, Vinuesa, Garray y San Pedro Manrique, así como de diversas firmas comerciales.

Tras Julio Becedoniz se clasificaron en los primeros lugares el soriano Ignacio Cabrerizo (Ford A-1928) y la también soriana Maribel de la Orden (Austin 7-1929).

OTROS RALLIES

- En **septiembre**, Rally de Coches Antiguos de Alicante 1986 (organiza: Escudería La Galga. Teléf.: (965) 26 79 48.
- V Rally de Coches Antiguos de la Costa Verde. Organiza: Club El Pistón. Santander.
- Rally Hoyo de Manzanares (Madrid). Día 14. Organiza: Veteran Car Club. Teléf.: (91) 242 59 00.
- XXIII Caravana Internacional de Cotxes Vetustos (días 11 a 14). Organiza: Motor Club Gerona.
- Rally de Coches Antiguos de La Rioja (días 26 a 28). Organiza: Club de Automóviles de La Rioja.
- En **octubre**, IV Concentración-Excursión de Coches Utilitarios (sin fecha). Organiza: Club de Vehicles Antics Cambrils (Tarragona). Teléf.: (977) 36 08 03.
- Rally del Descubrimiento. Ruta del Guadalquivir (días 9 al 12). Organiza: Club de Automóviles Clásicos Al Andalus. Mancha Real (Jaén). Teléf.: (953) 35 02 33.
- I Rally Internacional de Automóviles Monocilíndricos (días 18 y 19). Organiza: Collecció d'Automòbils Salvador Claret. Sils (Gerona).

Esta es una sección abierta a todos los interesados y aficionados del mundo de los coches antiguos. Cualquier información sobre estos temas pueden dirigirla a: Revista TRAFICO («Viejas Glorias»). C/ Josefa Valcárcel, 28. 28027-Madrid.

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matrículas concedidas		Total vehículos matriculados en agosto 86	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Ultimas matrículas julio	Ultimas matrículas agosto			
Alava	1984-I	2194-I	210	69	28
Albacete	9527-G	9906-G	379	188	183
Alicante	2107-AT	4571-AT	2.464	864	759
Almería	0300-J	0955-J	655	341	175
Asturias	9459-AH	1028-AJ	1.569	1.367	222
Avila	3772-D	3990-D	218	238	81
Badajoz	4385-J	4912-J	527	261	278
Baleares	7149-AJ	9229-AJ	2.080	1.013	727
Barcelona	5771-HL	2709-HM	6.938	759	1.216
Burgos	0077-J	0630-J	553	715	78
Cáceres	4261-G	4622-G	361	140	108
Cádiz	3826-U	5224-U	1.398	974	607
Cantabria	6459-N	7351-N	892	80	146
Castellón	7640-N	8465-N	825	139	209
Ciudad Real	4878-I	5357-I	479	803	139
Córdoba	5977-O	6774-O	797	172	321
Coruña (La)	4886-AD	6415-AD	1.529	836	301
Cuenca	7959-D	8197-D	238	262	47
Gerona	3216-X	4672-X	1.456	896	555
Granada	1828-M	2788-M	960	490	352
Guadalajara	0277-D	0469-D	192	152	76
Guipúzcoa	2088-X	3115-X	1.027	267	132
Huelva	9750-H	0290-I	540	137	150
Huesca	2484-G	2820-G	336	103	83
Jaén	7783-I	8346-I	563	637	264
León	1660-M	2275-M	615	686	166
Lérida	7648-L	8300-L	652	252	103
Lugo	2915-I	3454-I	539	370	140
Madrid	5206-HD	3210-HF	8.004	2.169	696
Málaga	7055-AC	8945-AC	1.890	622	457
Murcia	1693-Y	3165-Y	1.472	562	661
Navarra	3990-S	4927-S	937	702	168
Orense	8170-H	8650-H	480	334	100
Palencia	3511-E	3752-E	241	62	36
Palmas (Las)	2468-Z	4479-Z	2.011	957	137
Pontevedra	4906-X	6159-X	2.253	1.379	374
Rioja (La)	0230-H	0673-H	443	86	80
Salamanca	0110-I	0542-I	432	742	58
Santa Cruz de Tenerife	9361-W	1380-X	2.019	458	76
Segovia	5437-D	5668-D	231	354	62
Sevilla	3311-AK	5214-AK	1.903	593	626
Soria	5488-C	5636-C	148	169	57
Tarragona	2685-S	3851-S	1.166	540	281
Teruel	4961-D	5175-D	214	224	97
Toledo	2831-J	3456-J	625	253	149
Valencia	3215-BX	6526-BX	3.311	1.113	899
Valladolid	8598-M	9119-M	521	221	70
Vizcaya	9944-AM	1487-AN	1.543	192	121
Zamora	4473-E	4723-E	250	81	55
Zaragoza	8281-W	9502-W	1.221	796	207
Ceuta	6527-C	6663-C	136	20	17
Melilla	9201-B	9300-B	99	131	25
TOTALES			60.052	25.971	13.105

Aspar ganó el Mundial de 80 c.c.

Lo decíamos al comienzo de la temporada cuando hacíamos el análisis del Mundial de motociclismo y la participación de los pilotos españoles: «Esto va muy en serio». Pues bien, ahí tenemos ya a un flamante campeón del mundo, Jorge Martínez «Aspar», que ha sido, de principio a fin, el líder indiscutible en los 80 c.c. Nieto, que quedó quinto al final, parece que deberá hacer las maletas. Ha dejado escuela, pero sus alumnos son tan aventajados que le hacen más que sombra. La otra grata sorpresa en esta pequeña cilindrada ha sido «Champi» Herreros, que tras una brillantísima temporada logra el subcampeonato del mundo, por delante de Stefan Doerflinger. Al final, felicidad entre los españoles (Derbi también) y un «Aspar» que dedicaba su triunfo a otros dos españoles que dejaron el pabellón muy alto: Tormo y Nieto.

Tampoco Sito Pons se quedó a la zaga en los 250 c.c. El catalán realizó una gran temporada y se ha proclamado, por detrás de Carlos Lavado, subcampeón del mundo. Ha sido su confirmación. Por si alguien tenía alguna duda.



CAMPEONISIMO



Se endurecen las sanciones por excesos de velocidad

Miguel GARROTE

Correr costará caro

UN Real Decreto elaborado por la Dirección General de Tráfico con carácter de transición hasta la entrada en vigor de la ley de Seguridad Vial, y que al cierre de este número de TRAFICO iba a ser remitido al Consejo de Ministros para recibir la preceptiva «luz verde» —puesto que supone una modificación del vigente Código de la Circulación—, va a endurecer de modo considerable las sanciones a los conductores que rebasen las velocidades máximas autorizadas que señala el referido Código. Será éste el medio de garantizar al máximo posible la efectividad de dichos límites de velocidad sin reducirlos, siempre en la búsqueda de una mayor seguridad en nuestras carreteras.

Pese a que en las últimas semanas se especuló con la posibilidad de que la Dirección General de Tráfico rebajase los límites de velocidad actualmente vigentes en las carreteras españolas, como medida directa para intentar elevar la seguridad de las mismas, la política de este organismo no va encaminada a una medida de este tipo, sino a la elevación de la cuantía de las sanciones para los conductores que rebasen los límites preceptuados por el Código de la Circulación. Se trata de una línea de actuación a la que, por otra parte, se tiende hoy en los países pertenecientes a la Comunidad Económica Europea. En este sentido existe una recomendación del Parlamento comunitario, de 9 de abril pasado, que habla de «practicar una política rigurosa de control (intervención de la policía, expediente sancionador, sanciones más fuertes), particularmente sobre los automovilistas que circulan a velocidad elevada».

Los límites de velocidad máxima permitida en nuestro país son, como se sabe y por lo que afecta a los turismos, de 120 kilómetros por hora en autopistas; de 100 km/h. en autovías, y de 90 km/h. en el resto de las carreteras (artículo 20.I). Estas limitaciones de velocidad están, en términos generales, a la altura de las que rigen en la mayoría de los países de la Comunidad Europea. Asimismo, hay que apuntar al respecto que la tendencia comunitaria consiste en unificar los límites máximos de todos los países que integran la CEE.

Pero vayamos con el aspecto central de la actuación que se prevé inmediata: el aumento de la cuantía de las sanciones. En la actualidad son los artículos 18 y 20 de nuestro Código los que establecen las sanciones por incumplimiento de los límites de velocidad, las cuales oscilan entre las mil y las 15.000 pesetas de multa, según los casos. Pues bien, estas tablas de sanciones van a ser modificadas por el Real Decreto, estableciéndose multas en función del porcentaje de exceso de velocidad sobre la autorizada y de las circunstancias de cada caso. Asimismo, se llevará a cabo una modificación del artículo 289 del Código, en lo que afecta a suspensión temporal del permiso de conducir por esas causas. Así, un exceso entre un 20 y un 30 por 100 podría suponer una suspensión por quince días y un exceso superior al 60 por 100, una suspensión durante tres meses.

Pero aún existe un tercer apartado, que a la hora de redactar esta información se hallaba todavía en estudio: el de una pretendida modificación de la ley del Seguro, en virtud de la cual las víctimas de accidentes motivados por exceso de velocidad podrían ser indemnizadas por la compañía aseguradora del vehículo infractor. Esta procedería con posterioridad contra su propio asegurado, de cara a la recuperación de la cantidad satisfecha por el referido concepto.

SANCIONES VIGENTES

Exceso de velocidad	Art. 18 (*) pesetas	Art. 20 (**) pesetas
Hasta 10 km/h.	2.000	1.000
Desde 10 a 20 km/h.	4.000	2.000
Desde 20 a 30 km/h.	8.000	4.000
Desde 30 a 40 km/h.	12.000	6.000
Más de 40 km/h.	15.000	8.000

(*) Aplicable en casco urbano, travesías y limitaciones específicas.
(**) Limitaciones genéricas.

NUEVAS SANCIONES

Toda limitación, a partir de 60 km/h. rebasada en	Artículo 20 (*) pesetas
Hasta 10 por 100	4.000
Desde 10 a 20 por 100	8.000
Desde 20 a 30 por 100	12.000
Desde 30 a 40 por 100	15.000
Desde 40 a 50 por 100	20.000
Desde 50 a 60 por 100	30.000

(*) Unico vigente a efectos de velocidad.
Los excesos de velocidad en zonas limitadas a 40 y 50 se rigen por otra tabla de valoración, de la que informaremos tras la entrada en vigor del Real Decreto.

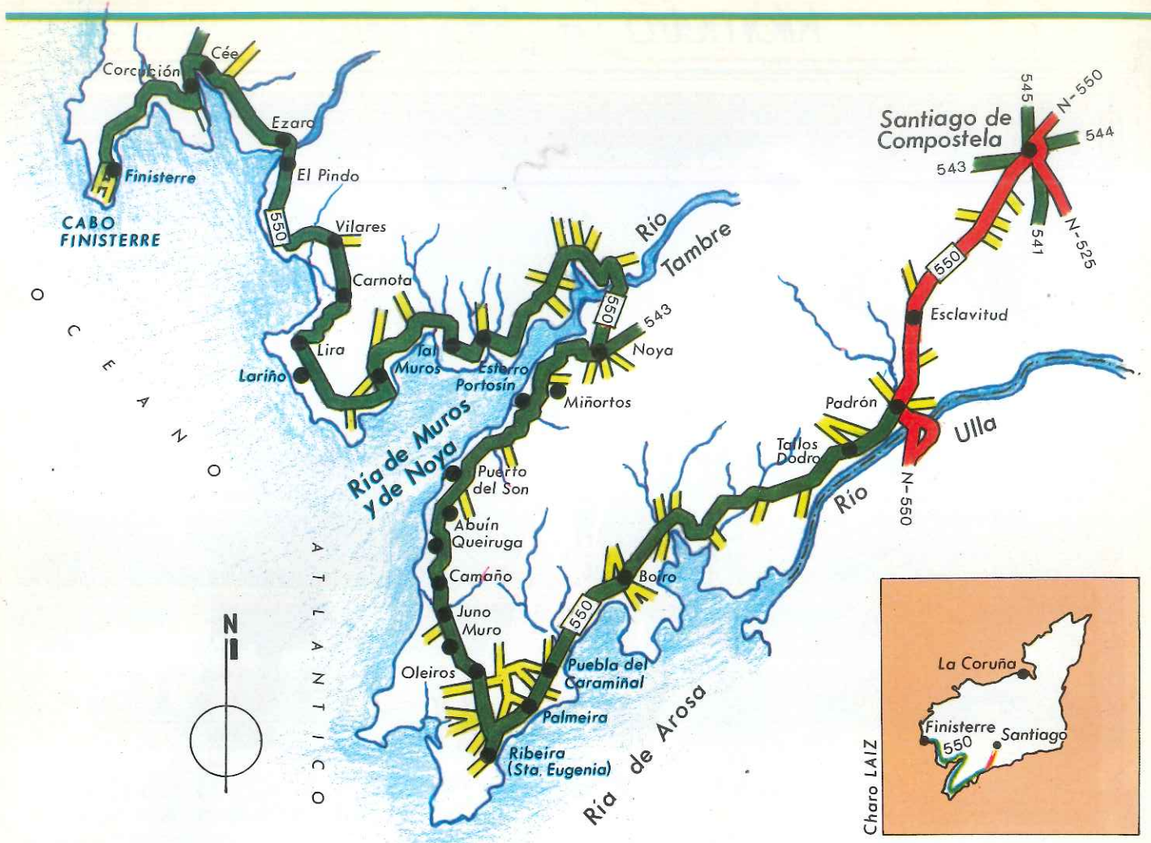


Santiago-Finisterre por las N-550 y C-550

EL CAMINO DEL FIN DEL MUNDO

La accidentalidad del peatón gallego dobla en porcentaje a la del resto de España.

La carretera es sinuosa, condicionada por los accidentes naturales del terreno y con un perfil inadecuado para el tráfico moderno. Se ha dicho, refiriéndose a las carreteras gallegas, que estamos ante «los peores caminos transversales que se pueden imaginar»: Curvas y contracurvas que nunca parecen acabar en una carretera cuya anchura, las más de las veces, es inferior a seis metros; gran exuberancia de vegetación flanqueando el camino que reduce y anula —cuando los hay— los arcenes y cunetas. Los paisanos que se desplazan a pie a la iglesia, a la panadería o al huerto, o con el ganado, no tienen otro sitio por donde hacerlo; visten ropajes oscuros y a menudo se tienen que proteger con paraguas de la viscosa niebla o de la lluvia pertinaz, dificultándose ellos mismos la visión. Usan las vías sin reservas mentales, casi se diría que ignorando la presencia constante del automóvil. Todo este cúmulo de factores incide negativamente en la seguridad vial y lleva a pensar que el peatón gallego no es atropellado por casualidad o fatalismo.



Hemos discurrido por una ruta eminentemente turística, salpicada de pueblos agrícolas y pescadores, de hórreos y cruceiros. Y desde Santiago nos hemos acercado a Finisterre, como en otros tiempos lo hicieran los romeros para contemplar el final de la tierra conocida, marcada por el cabo de Finisterre en la Costa de la Muerte.

Galicia, por donde avanzan las carreteras N-550 y C-550, entre Santiago y Finisterre, bordeando la costa, es una tierra muy peculiar, caracterizada por el minifundio y una gran densidad de población eminentemente rural asentada en un número de entidades singulares de población muy elevado. Tanto que las parroquias y sus viviendas se alinean al pie de la carretera —a veces no existen aceras— sin solución de continuidad, siendo casi imposible saber cuándo se ha salido de un pueblo y entrado en otro.

Vimos esta carretera como una prolongación del propio hogar del gallego. No era extraño observar que las tiendas sacaban sus artículos en exposición en la misma línea del asfalto o realizar obras particulares con maquinaria colocada en la carretera, o utilizarla impunemente por los autobuses para la carga y descarga de viajeros, o como aparcamiento para el tractor cargado de heno, mientras su conductor se toma una «taza» a media mañana, o a la señora mayor apacentando a su vaca con la yerba que crece junto a la carretera.



Circulación compleja e intensa próxima a Santiago.

Un parque viejo de vehículos al lado de una vía con un trazado antiguo y serpenteante, carente de arcenes practicables y la presencia constante de peatones que se mueven imprevisiblemente bajo unas condiciones climatológicas adversas configuran una accidentalidad, en el tramo recorrido por la revista TRAFICO, realmente trágica. Durante 1985 se produjeron 305 accidentes, con el resultado de 17 muertos, 109 heridos graves y 264 leves.

Un dato muy importante a destacar es que 58 de los accidentes fueron por atropello a peatones, con un balance de nueve muertos y 32 heridos graves. Respecto a estos últimos, una constante de la accidentalidad es que la mayoría supera los cincuenta y cinco años y se producen en horas en las que falta luz natural.

Santiago-Padrón, por la N-550

La carretera N-550 recibe la denominación de La Coruña-Tuy y presenta una circulación compleja e intensa (más de 10.000 vehículos diarios). Como alternativa puede tomarse la autopista.

El autobús cargando pasajeros, el tractor con heno esperando a que el conductor termine su «taza» o el camión trabajando en una obra particular, todos ellos invadiendo la carretera, son elementos claramente negativos del paisaje gallego.







Km. 64,5: Apenas hemos salido de Santiago, comenzamos a percibir la arbitrariedad con que se mueven los peatones, cruzando la carretera por los lugares más inverosímiles. Son las primeras horas de la mañana y hay una gran intensidad circulatoria. Los arcenes no son mayores de medio metro. En el punto que reseñamos se produjeron (los datos de accidentalidad son siempre referidos a 1985) tres accidentes por colisión, con el resultado de tres heridos graves.

Km. 64,7: La carretera presenta un buen firme, pero las curvas son constantes y a menudo cerradas, lo que origina que los camiones arrastren tras de sí largas y nerviosas caravanas de vehículos (cinco accidentes, con tres heridos graves).

Km. 66,3: Los coches siguen llegando por rachas, tras los vehículos pesados, con dirección a Santiago (punto negro, con cuatro accidentes: un peatón muerto y seis heridos leves).

Km. 68: Milladoiro, en el Ayuntamiento de Ames, presenta una travesía en cuesta con un carril para vehículos lentos que acaba peligrosamente en cambio de rasante. La DGT tiene previsto regular su travesía. A nuestro paso, un numeroso grupo de peatones cruzaba arriesgadamente la carretera para dirigirse a una fábrica (ocho accidentes, con un muerto y un peatón grave).

Km. 71: En Baldecaiden vemos cómo desaparecen los arcenes, y en Casalonga, donde hay un surtidor de combustibles, salen dos carreteras locales a izquierda y derecha.

Km. 72,2: Punto negro, con tres accidentes, uno de ellos por atropello.

Km. 73: Curva y contracurva muy cerradas, descendiendo. Hay que tener cuidado con las heladas invernales. Es punto negro.

Km. 74: Travesía de Faramello, y poco después, la de Picaraña, en pleno cambio de rasante.

Km. 76: En este punto vemos cómo un autobús toma viajeros, ocupando todo el carril de nuestro sentido de la marcha. No existen arcenes que faciliten la operación. Los vehículos que le seguimos esperamos pacientemente para reanudar la marcha, (tres accidentes, y cien metros más adelante, otro punto negro, con cuatro accidentes).

Km. 77,5: Travesía de Esclavitud (seis accidentes).

Km. 82,7: Después de dejar atrás Pazo e Iria Flavia, llegamos a Padrón y pasamos por un puente estrecho sobre el río Sar, sin ningún tipo de señal de preferencia. No tiene acera y lo mismo sirve para peatones que para vehículos.

Hemos transcurrido por 22 kilómetros de un tramo de carretera que, si bien tiene el título de «nacional», por su estructura curvilínea, cambios de rasante, estrechez, reducidos arcenes y la presencia constante en la misma de peatones, más se parece a una «comarcal» como la que en seguida comenzamos a recorrer. Durante 1985 se registraron en este tramo 120 accidentes, con un saldo de seis







Las travesías son largas y peligrosas. En algunas poblaciones, la DGT ha realizado obras de semaforización, alumbrado y canalización de peatones.

muertos, 34 heridos graves y 103 leves. Diecinueve de esos accidentes fueron por atropello, con un resultado de tres peatones muertos.

Padrón-Ribeira-Noya- Finisterre, por la C-550

Con la denominación Finisterre-Tuy, entre Padrón y Noya, la C-550 bordea la lengua térrea entre las rías de Arosa, Noya y Muros, abriéndose paso a través de los pueblos de pescadores que quedan flanqueados entre el mar y el paisaje intensamente verde. Cada metro, cada kilómetro de carretera, es parecido al que le sigue y muy igual al precedente: curvas, calzada estrecha y serpenteante, ausencia de arcenes y poblaciones interminables y huertos asentados a pie de carretera.

En general, hasta Puerto del Son, el pavimento está en buenas condiciones, pero el riesgo de salirse de la calzada cuando se circula a cierta velocidad o atropellar al campesino que se dirige a su minifundio con los aperos al hombro es estadísticamente muy probable. Desde Noya a Muros, la carretera está en carne viva por las obras que efectúa la Xunta para mejorar el firme y ensanchar algunos tramos. Continuando hasta Ezaro y Cee, la carretera presenta un relativo mal estado, sin que haya previsión de obras de forma inmediata. En semejante situación se encuentra el último tramo hasta Finisterre. Desde Padrón a esta última localidad se produjeron el pasado año 185 accidentes, resultando 11 muertos, 75 heridos graves y 161 leves. Del total, 39 fueron atropellos, con un saldo de seis peatones muertos. Además de su uso turístico, esta carretera tiene un carácter intermunicipal y regional. No hay grandes vehículos y sí de reparto de mercancías y productos manufacturados. La población está dispersa y se mantiene la dualidad vehículos-peatones.

Km. 1: Travesía peligrosa de Lestrove, en la que se venían produciendo habituales alcances de vehículos y atropellos a peatones. La DGT instaló controles de velocidad en ambos sentidos. Hemos tomado una vía con menor intensidad circulatoria que la anterior —unos 3.600 vehículos diarios—, recién reparada y pintada. Estos dos primeros kilómetros pueden ser evitados tomando la variante de Padrón. A continuación pasamos por Dodro, cuyo Ayuntamiento ha solicitado la regulación de su travesía a la DGT.



La dualidad peatón-vehículo moviéndose en el mismo terreno es una constante de las carreteras gallegas.



En varios tramos, la carretera está en obras. Al fondo, Muros.

Km. 4: Después de curvear constantemente, enfilamos una recta —no es usual— de 1,5 kilómetros, para entrar en una curva peligrosa a la izquierda.

Km. 8: Iniciamos una pendiente con curvas, tras un camión que nos obliga a marchar muy lentamente durante dos kilómetros. No es posible adelantar hasta que encontramos un carril para vehículos lentos, que termina peligrosamente en cambio de rasante.

Km. 11,5: En Bures encontramos de nuevo un autobús cargando viajeros ocupando la calzada (tres accidentes y un muerto por atropello hubo en este punto).

Km. 13: Alumbrado instalado por la DGT en la travesía de Araño.

Km. 14,5: Punto negro, en el que se produjeron cuatro accidentes en 1985, lo mismo que en el 21,7, con otros cuatro accidentes.

Km. 25: Boiro presenta una travesía larga y peligrosa, aunque la siniestralidad disminuyó al regularla semafóricamente la DGT. No obstante, se ha abierto un paseo marítimo por Escarabote, La Puebla y Ribeira, en el que el alcalde, Manuel Velo, echa de menos su regulación, ya que los vehículos alcanzan grandes velocidades y es muy concurrido, porque se acortan distancias respecto a la carretera vieja.

Km. 33,5: La puebla del Caramiñal presenta dificultades en su travesía, por lo que está prevista su regulación. Aquí el viajero tiene la oportunidad de desviarse a la derecha para subir al mirador de Curota y contemplar, en días claros, todo el litoral de las Rías Bajas.

Km. 40,1: La peligrosidad de la travesía de Ribeira va a ser contrarrestada, según su alcalde, José A. Ventoso, con la semaforización de la avenida de La Coruña y el acerado y alumbrado de la avenida de El Ferrol por parte de la DGT. En la primera zona, el problema lo plantea el elevado flujo de vehículos y peatones (más de 2.000 escolares), mientras que en la segunda —una barriada más humilde—, sus moradores hacen los desplazamientos a pie (tres accidentes).

Km. 44: Oleiros. Nos hemos internado brevemente en el interior —hay menos curvas—, aunque la trayectoria de la carretera busca de nuevo el mar.

Km. 62: Puerto del Son. La calidad del firme no es tan buena y continuamos salvando curvas.

Km. 77: Noya es una preciosa ciudad ribereña. A partir de aquí comienza de nuevo el kilometraje desde cero, en una carretera estrecha y con mal pavimento.

Km. 5: Puente de Don Alonso, con limitación a 40. Pasamos por el puente sobre el río Tambre. Se observa las poblaciones más diseminadas.

Km. 14: De nuevo obras, que cuatro kilómetros más adelante ya están terminadas, aunque sin pintar.

Km. 30: Después de Esteiro, la carretera está sin asfalto hasta Muros.

Km. 1: En Muros, de nuevo empieza la kilometración desde cero. En esta bella ciudad porteña están previstas obras de iluminación de la travesía.

Km. 14,6: Maceiras presenta una curva y paso estrecho (un atropello).

Km. 24: Después de visitar los hórreos de Lira y Carnota, entramos en Panches. Hemos discurrido por alguna recta, pero la carretera, aunque con buen pavimento, es muy estrecha y a menudo la vegetación alta de la cuneta roza la carrocería del coche.



Finisterre, «o fin de la tierra», con el faro que sirve de guía a los navegantes de la Costa de la Muerte, es también el final de nuestro recorrido.

Km. 30: Antes de llegar a Ezaro, pasamos sobre el río Jallas. De nuevo la carretera está en mal estado, con señal indicativa de firme irregular en 10 kilómetros. Y otra vez puesta a cero del cuentakilómetros para ponerlo parejo con los mojones indicativos.

Km. 8: Cee. A su salida se enlaza con la C-552 y enfilamos a la izquierda hacia Corcibión, antiguo puerto de refugio. Después, bordeando la ensenada de Sardineiro —con preciosas playas—, llegamos a la villa y puerto de Finisterre, cuyo cabo ensartado por el faro marca el «fin de la tierra conocida».

José Ignacio RODRIGUEZ
Fotos: Miguel GARROTE
(enviados especiales)

Arte, paisaje y gastronomía

EL viajero que coincida en la ruta que ha seguido la revista TRAFICO tiene ocasión, además de disfrutar de numerosas playas, de admirar el arte, la belleza y el buen comer de una tierra hospitalaria, acostumbrada desde antiguo a recibir a gentes allende nuestras fronteras.

SANTIAGO DE COMPOSTELA: Para mejor apreciar su encanto, los folletos turísticos aconsejan recorrer la ciudad de noche. Hay que visitar la plaza del Obradoiro para admirar no sólo la fachada de la catedral o el Pórtico de la Gloria, sino los edificios del antiguo Hospital de Peregrinos, o el Palacio de Rajoy o el colegio de San Jerónimo.

PADRON: Fue el origen de Compostela. La aparición del Sepulcro del Apóstol y los ataques normandos decidieron el traslado de la Sede Iriense. Conserva como recuerdo el «pedrón», ara romana en la que, según la tradición, fue amarrada la barca que traía de Palestina los restos de Santiago. En esta hermosa ciudad se encuentra la casa-museo de Rosalía de Castro.

NOYA: Fue residencia temporal de algunos arzobispos compostelanos. La iglesia románica de Santa María A Nova tiene el cementerio gremial más típico de Galicia.

PUEBLA DE CARAMIÑAL: Además del propio encanto de este pueblo pesquero, cuenta con el Mirador Curota, el más espectacular de la costa gallega.

BOIRO: Con su extensa playa de Barraña y la ensenada de la Merced.

RIBEIRA: Cuenta con el tercer puerto pesquero de Galicia y quinto de España.

FINISTERRE: Desde el descubrimiento de la tumba de Santiago por el obispo Teodomiro, en el siglo IX, toda Europa ha sido un camino hacia la tumba del Apóstol. Lo que quizá no se conozca tanto es que muchos peregrinos llegaban hasta Finisterre con la idea de completar su viaje penitencial «hasta el fin de la tierra». Cuando los romanos llegaron al extremo noroeste de la Península, marcada por el cabo de Finisterre, y vieron cómo el disco del sol poniente desaparecía en el mar, se pensó que aquello era el límite de la tierra. Otros peregrinos se desplazaban al lugar en la creencia de que el propio Apóstol había acudido a Finisterre para conocer ese final.

Según el cura párroco de Santa María de las Arenas de Finisterre, Luciano Moreira Carracedo, «hay vestigios evidentes de estas peregrinaciones, como son varias casas-residencia, entre Santiago y Finisterre, que se dedicaban a atender a los peregrinos (Brandomil y Corcubión). Por otro lado, don Alonso García Rodríguez funda en 1.400 el Hospital de Peregrinos en Finisterre, con cinco camas y capellán propio».

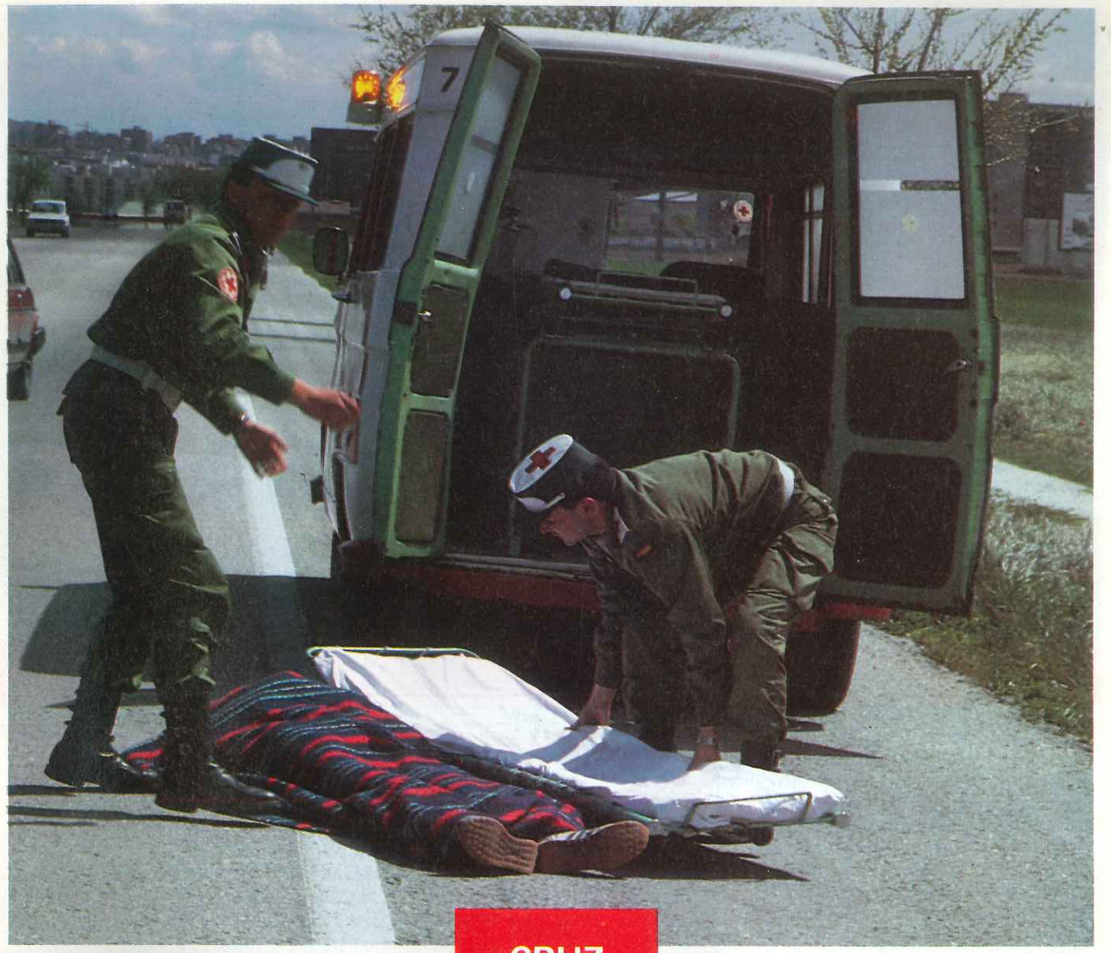
Para el sacerdote, el nombre de Costa de la Muerte, con que se conoce esa zona, se debe, primero, al peligro real de naufragio, y además esa leyenda de la muerte del sol enterrándose en la mar, mezclada con la religiosidad de las gentes y la mucha dedicación al culto de los muertos.

Cuando en la Edad Media comienza a decaer el apogeo de las peregrinaciones, surge la devoción al Santo Cristo de Finisterre y su fama de milagrero, por los favores que la gente cree haber recibido de él, llega más allá de nuestras fronteras.

Los marineros de Finisterre realizan actualmente en Semana Santa una interpretación muy realista de la Pasión de Cristo.

Gastronomía

Galicia no tiene un plato típico. Cada época del año cada comarca tiene los suyos. Los pescados y los mariscos son la base de la gastronomía coruñesa: la merluza a la gallega, la caldeirada de abadejo, o los percebes, langostas y centollas, sin olvidar las ostras, las vieiras o el pulpo. Hay que añadir el caldo gallego, el lacón con grelos y las típicas empanadas gallegas. Por su parte, los vinos gallegos se caracterizan por su frescura, sabor afrutado y baja graduación. Destilándolos se obtiene el aguardiente con el que se preparan las famosas queimadas.



SOCORRO CRUZ ROJA ALTRUISTA

En 1950, el Cuerpo de Tropas de Socorro de la Cruz Roja Española, en el que se inscriben todos los servicios relacionados con el tráfico y las carreteras, contaba con un personal de 2.060 hombres. En 1984, esta cifra era de 30.060. Y es que la Cruz Roja evoluciona a golpe de necesidad, al ritmo en que la vorágine automovilística se multiplica. Decir Cruz Roja es decir altruismo, voluntad y sacrificio; es citar a aquellos hombres y mujeres que han vuelto a la vida a tantas personas con su oportuna aparición en algún accidente de cualquier carretera española.





Hay que acudir presto al lugar donde ha ocurrido el accidente.



Allí se le hace una primera inspección al herido.



La evacuación se hace rápida hacia el puesto de socorro.

La historia de la Cruz Roja corre paralela al devenir de los acontecimientos españoles. Con el incremento del parque de automóviles aumentan, igualmente, los puestos de Primeros Auxilios, el número de ambulancias, el personal y, naturalmente, el número de servicios prestados. Basten estos datos para ilustrar lo anteriormente dicho: en 1950, las Tropas de Socorro de la Cruz Roja tenían 33 ambulancias; en 1984 contaban ya con 1.490, y sus servicios eran, en el mismo año, 339.179. En 1950, los kilómetros recorridos por ellas eran 300.000, mientras que en 1984 ascendían a 19.291.534 kilómetros. Asimismo, en 1950 no había ningún puesto de Primeros Auxilios, cuando en 1985 existían 589 de carácter permanente. En 1984, los servicios en estos puestos permanentes y en los eventuales eran 194.247; 54.750, en puestos circunstanciales, y en 1985, 92 puestos en emergencias. Por último, los destacamentos eran 598 en 1984, cuando en 1950 no había aún ninguno.

El Cuerpo de Tropas de Socorro es, según la propia definición de la Cruz Roja, un conjunto de hombres y mujeres que, voluntariamente, se encuadran en las filas de las Brigadas para dedicarse de forma altruista, activa, permanente y específica al socorro. De forma general orienta sus servicios a los sanitarios de primeros auxilios y socorro, ocupándose de la evacuación, en caso necesario, tanto en los puestos permanentes como en los eventuales y en los circunstanciales. Lo habitual es encontrarse a los componentes de las Brigadas en todas las emergencias que se producen en cualquier lugar de la geografía española.

De esta manera, y a lo largo de los años de labor ininterrumpida, la presencia de la Cruz Roja en todo tipo de emergencias se ha hecho indispensable.

La red de Puestos de Primeros Auxilios de la Cruz Roja se extiende por todo el territorio español. Divididos por Regiones Militares, y dentro de éstas por provincias, están las 52 Brigadas —una por provincia y Ceuta y Melilla—, de las que dependen los distintos destacamentos desplegados por el territorio provincial, que cada Brigada contempla en un número variable. Así, es Barcelona, enmarcada en la IV Región Militar, con 26 puestos, la que cuenta con mayor número, mientras que Ceuta y Melilla, con

Hacer de todo

Los casos en que la Cruz Roja actúa en carretera son tan variados como las mismas personas: desde el niño que se marea, el extranjero que pierde su pasaporte, el señor al que se le estropea el coche, el despistado que se ha equivocado de ruta, pasando por la enferma que tiene que ponerse su inyeccion diaria, hasta los más dramáticos, los accidentes mortales. Estos son tristemente frecuentes en las épocas de operaciones de salida y retorno coincidiendo con períodos muy concretos del calendario: verano, Navidades, Semana Santa, en los que los accidentes se suceden por docenas.

José Luis, un voluntario de dieciocho años, comenta que ha tenido que hacer de todo, desde decirle a los bomberos cómo sacar un cadáver de un antomóvil destrozado hasta dirigir el tráfico en una carretera nacional. Y no hay tiempo para impresionarse. La movilización es necesaria y debe ser inmediata: evacuación de los heridos, retirar el coche de la calzada, tranquilizar a los acompañantes, traslado en la ambulancia y conseguir, si se da el caso, que el tráfico vuelva a discurrir normalmente. En caso de accidente, los primeros en ser avisados son los componentes de la Cruz Roja.

Y es que muchos de los que pertenecen a la Institución afirman que verdaderamente existe un espíritu común al cuerpo. Una especie de satisfacción de pertenecer a él. Aún queda el halo romántico de la permanencia en estas filas. Alfredo asegura que desde que pertenece a la Cruz Roja ha hecho montones de amigos y que se sienten unidos de una manera especial. A las chicas les ocurre lo mismo. Se sienten soldados al servicio de una causa.

Y ahí es donde radica la magia que une a estas personas. En la conciencia de la lucha desinteresada por una causa altruista; por la víctima, por el débil, por el enfermo. Por un fin que no ha cambiado ni desvirtuado con el paso de los años desde el principio de la Humanidad: el amor y la lucha por el prójimo, llevada, en este caso, a las carreteras españolas.

G. M. P.



Ya en el puesto de socorro se hacen las primeras curas y lo que requiera la situación.



Y después, si es necesario, la evacuación al centro hospitalario.



La Cruz Roja tiene repartidos por todo el país 600 destacamentos.

uno, respectivamente, las que menos número de puestos tienen, seguidas de Huelva, con tres. En 1985 eran 589 el total de puestos permanentes de Primeros Auxilios, de los que 50 eran en sede y 539 en carretera.

Estos puestos permanentes están de servicio durante las veinticuatro horas todos los días del año, y son complementados con puestos eventuales en días festivos y sus vísperas, coincidiendo con las entradas y salidas masivas de automovilistas. En situaciones específicas son típicas los circunstanciales y los de emergencia. Existen, además, Unidades Especiales, que, junto a su preparación para el servicio normal, están entrenadas para los servicios especiales. El equipo básico está compuesto por cuatro sanitarios: el conductor de la ambulancia, transmisiones y socorristas.

Colaboración con le DGT

Otro aspecto es el de la financiación. En general, la Cruz Roja se encuentra casi siempre con los problemas económicos que cualquier organismo tiene en estos tiempos, aunque acrecentados, pues no cuenta con fuentes de financiación fijas. Su presupuesto es bastante limitado y procede de las loterías provinciales, donativos y aportaciones y alguna que otra herencia que lega a la institución algún alma adinerada. En algunos programas concretos hay ayuda oficial, pero, en cualquier caso, no es algo fijo.

Sí es sistemática la colaboración con otros organismos e instituciones como Protección Civil, Sanidad Militar, Instituto de Inmigración, Dirección General de Sanidad y otros departamentos, aunque, sin duda, la más estrecha cooperación se da con la Guardia Civil y con la Dirección General de Tráfico, con quienes, incluso, se discute antes de su ubicación la necesidad o no de un puesto de Primeros Auxilios en un determinado lugar o en un punto negro, por ejemplo.

Los componentes del Cuerpo de Tropas de Socorro se dividen en voluntarios civiles y voluntarios militares. Los primeros son aquellos jóvenes que han optado, según la Ley 19/1984, por prestar su servicio militar voluntario en la Institución. Cada Brigada cuenta con una Unidad Militar, que destina a sus soldados a prestar su servicio en los puestos de Primeros Auxilios, y alguna especialidad. Es ésta una opción muy cómoda para muchos de estos jóvenes, que, después de pasar por el CIR de Cáceres, vuelven a sus puntos de origen haciendo prácticamente la «mili» en casa. Algunos de ellos nos han comentado que son varios meses más de servicio y que antes tienen que hacer los cursos correspondientes de socorrismo y primeros auxilios, pero que merece la pena. Este servicio es, además, de veinticuatro horas, tras las que descansan cuarenta y ocho. Por otra parte, y para que los sábados por la noche los militares estén libres, los puestos se cubren con voluntarios altruistas, donde también hay un comandante y un ATS.

En cuanto a los civiles, la cuestión es todavía más asombrosa. La mayoría son jóvenes entre los dieciséis y dieciocho años de edad, aunque también los hay mucho más mayores, solteros, casados..., con una cosa en común: todos ganan lo mismo, es decir, nada. El lema es el mismo para todos: luchar por aquel que lo necesita. Y es que sorprende que chicos y chicas que tienen la edad en que lo que apetece es ir al cine o a bailar pasan sus fines de semana en estos puestos, dispuestos a afrontar las situaciones que se produzcan, algunas de las cuales pueden ser realmente espeluznantes. A ello se suma que muchos de estos jóvenes trabajan o tienen ocupaciones diarias fijas, con lo que sus días de descanso pasan para ellos como si nada.

Aquí no hay diferencia de sexo. Hombres y mujeres van uniformados y atienden a una jerarquía y a una disciplina que es igual para todos. La vía de ascenso es por cursos en Academia y por méritos, y no se diferencia mucho al método utilizado en las Fuerzas Armadas. El jefe de Destacamento es el inmediato superior en los puestos y el que organiza los servicios y actividades, mientras que el mando supremo reside en la Inspección General.

Guadalupe MEJORADO PEÑA
Fotos: José RUBIO

Adaptación de coches para conductores minusválidos

OTRA VIA DE INTEGRACION



Un ejemplo de adecuación: aro de acelerador y freno de servicio a la mano.

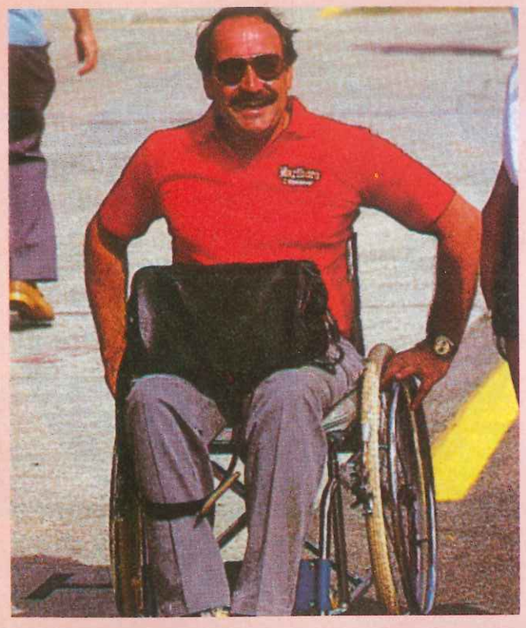


«En su exterior no se aprecia diferencia alguna con los otros coches aparcados junto a la acera. Sin embargo, muchos peatones frenan su marcha al pasar a su lado, algunos se detienen y todos observan su interior con curiosidad. Se trata de un coche adaptado para ser conducido por un minusválido y la curiosidad que despierta se debe a que detrás de la peculiar disposición de sus mandos se esconde toda una historia, muchas historias llenas de ilusión, voluntad e imaginación. La ilusión y la voluntad de quien ahora lo conduce y, gracias a ello, disfruta de una libertad e independencia que el destino parecía haberle negado; y la imaginación de muchos hombres y mujeres que con su trabajo han hecho posible el cambio radical que, para la vida de un minusválido, supone conducir un coche por sí solo.»

La razón que hace esto posible es clara: la información que media entre un conductor y su automóvil o bien es redundante o son excesivos los medios por los que esta información se trasmite. La estrategia a seguir es evidente: automatizar tanto como sea posible la conducción, sin que merme el necesario control que se ha de ejercer sobre el vehículo; y otorgar a los miembros hábiles más cometidos de los que poseen en un conductor no discapacitado, cuidando siempre no llegar a la saturación que hiciera fatigosa la actividad ante el volante.

Los dispositivos más generalizados siguen estas dos líneas y es de forma combinada y específica para cada caso como resuelven de forma satisfactoria, esto es, con comodidad y seguridad, el problema del dominio del coche por parte de un minusválido. Se trata siempre de mecanismos de automatización del embrague o el cambio de marchas y otros de transmisión, que hacen accesibles a unos miembros mandos que normalmente son manejados por otros, cambio de marchas en el pie, acelerador en el volante, palanca manual para el freno, etcétera.

Vemos así que la adaptación de un automóvil se trata en suma de un problema de economización de la información y sus medios de transmisión. Es un problema casi matemático, que tiene para cada caso una solución que optimiza la comodidad, la rapidez de reacción y el dominio del vehículo. Ello ha hecho posible la elaboración de una normativa clara y aceptada sin reparos por todos los colectivos implicados y la Administración, la Dirección General de Tráfico en este caso; que, aunque, se ha hecho esperar (se publicó en el «BOE» del 9 de diciembre del 85), especifica con precisión los dispositivos necesarios para cada minusvalía e indica líneas generales para la homologación de estos dispositivos, ya que su regulación completa corresponde a las comunidades autónomas. Se consigue así una integración plena del conductor minusválido, contemplada en el Código de la Circulación y que hasta entonces no se realizaba siempre del modo más satisfactorio de cara a la integración. Otro tanto ocurría con los dispositivos utilizados: el ingenio y la ha-



EL EJEMPLO DE RAGAZZONI

Si no hay razón para que la conducción normal esté vetada a las personas discapacitadas, otro tanto ocurre con la deportiva, en donde minusválidos han demostrado habilidad y pericia comparables a las que manifiesta cualquier otro. Uno de los hombres que mayor empuje han dado a la difusión del automovilismo deportivo entre los conductores minusválidos es Clay Ragazzoni. Piloto profesional, quedó parapléjico a raíz de un accidente, lo cual no fue obstáculo para proseguir su carrera, sino todo lo contrario, un incentivo para continuarla y realizar a su vez una actividad pedagógica paralela dedicada a pilotos minusválidos. Fundó en Italia una escuela de automovilismo de la que han surgido expertos pilotos capaces de competir en cualquier certamen de alto nivel. Organizado por TAMEC y patrocinado por la cadena COPE se está desarrollando el proyecto de la creación de una escuela similar en nuetro país. Los circuitos previstos son el Jarama y Calafat, en donde el mismo Ragazzoni se encargaría de su dirección. Como es obvio, todo ello contribuye a la justa sensación de normalidad que cualquier conductor minusválido ha de tener al volante, siendo en todo momento consciente de que no son muy numerosas las actividades a las que no puede acceder y, desde luego, la conducción no es una de ellas.

bilidad de algunos usuarios les permitía ahorrarse unas pesetas construyéndose ellos mismos los mandos necesarios, pero, en ocasiones, sin contar con detalles que, aunque no merman la conducción normal, se dejan ver en las situaciones de peligro, aumentándolo; detalles que están previstos en estas normativas de homologación.

De este modo, se garantiza la preparación de los conductores y la seguridad de sus vehículos sin ningún tipo de discriminación. El INSERSO, a su vez, ofrece ayudas para la obtención del permiso de conducir y la adaptación de automóviles, haciendo asequible para cualquiera la independencia que otorga el coche.

Las adaptaciones y su normativa

La ley obliga a toda adaptación a cumplir dos condiciones básicas: la versatilidad y la reversibilidad; es decir, la adaptación debe ser tal que el vehículo pueda ser conducido también por un conductor no discapacitado en la misma forma que maneja un automóvil de serie y ha de ser además reversible, de modo que, cuando se desee, puedan eliminarse los elementos añadidos dejando al vehículo en las condiciones originales.

Son cinco las funciones que todo conductor ha de dominar en el uso de un automóvil: la dirección, la señalización acústica y luminosa, el cambio de marchas, incluido el embrague, la aceleración y el frenado. Como es sabido, las dos primeras son manejadas por las extremidades superiores, las dos últimas por las inferiores y el cambio de marchas de forma mixta. Según sea el miembro o los miembros afectados por cada minusvalía, la ley indica cuáles han de ser los dispositivos que debe incorporar el automóvil. Si se trata de miembros superiores la dificultad en el manejo de la dirección se supera mediante un pomo situado en la circunferencia del volante, que permite su perfecto dominio con una sola mano. En estos casos, el cambio de marchas es automático o bien se sitúa un selector de velocidades en el pie izquierdo. Además, el freno de estacionamiento, así como los indicadores de dirección, se hace accesible al miembro válido.

Para conductores afectados en las extremidades inferiores, la adaptación se apoya en la incorporación del acelerador y el freno en lugares cercanos al volante. El de uso más frecuente es el acelerador de aro concéntrico al volante que funciona al presionarlo con las manos, sin que éstas pierdan el dominio de la dirección. El freno suele ser de palanca y situado debajo del volante con un mecanismo de bloqueo para el arranque en rampa. Es también útil el cambio automático de marchas o, en su defecto, embrague automático o manual. Son estas últimas las personas afectadas en las piernas, de modo que hayan de desplazarse en silla de ruedas, las que quizá tengan más necesidad de conducir su propio coche, ya que, por desgracia, nuestras ciudades y sus transportes públicos no ofrecen las facilidades mínimas para su utilización.

Un futuro esperanzador

Si la legislación de la que hemos hablado despeja el camino de la incorporación de los conductores minusválidos, no es menor el aporte que produce el trabajo de las personas dedicadas a la investigación y la fabricación de dispositivos especiales. La principal empresa internacional de este sector es la italiana Guido-Simplex, que cuenta con TAMEC como filial en nuestro país. Es ésta la única compañía que dedica gran parte de su presupuesto a la investigación de nuevos mecanismos y al perfeccionamiento de los ya conocidos, siempre en contacto con los problemas y necesidades de sus clientes. La incorporación de la informática y la microelectrónica tampoco se han hecho esperar: Guido-Simplex ya empieza a incorporar circuitos integrados en sus dispositivos de automatización y compañías de automóviles japonesas, no especializadas en adaptaciones, investigan en coches controlados, a través de ordenador, por la voz, la respiración o ligeros movimientos de los párpados y la mandíbula, que permitirán la conducción a personas gravemente afectadas por parálisis.

La deuda que la sociedad tiene con los minusválidos parece pues encaminada a saldarse de una vez por todas. En este sentido, es una noticia alentadora la próxima incorporación de coches adaptados al sector de alquiler de automóviles. En efecto, TAMEC está realizando varias adaptaciones para la Compañía Hertz, que serán puestos en funcionamiento en varias capitales españolas y es síntoma de la plena integración que los conductores minusválidos disfrutan. La versatilidad y reversibilidad de las adaptaciones hacen posible contar con modelos que se adapten a la mayoría de las necesidades que puedan surgir. A esta satisfactoria situación ha contribuido sin duda el trabajo intenso de la ANCOM, Asociación Nacional de Conductores Minusválidos.

Jorge PARRONDO



Las colas de los pasos a nivel

A veces, cuando nos vemos obligados a cruzar la línea del ferrocarril, por algunos de los muchos pasos a nivel que aún quedan en nuestras carreteras, nos encontramos con que las barreras están bajadas. Mala suerte.

Mientras se va formando la cola de automóviles, podemos enfadarnos, desconectar el motor, leer el periódico, estirar las piernas o, si la cuestión urge, seguir el consejo ocurrente del que ha hecho la pintada ante este paso a nivel de Venta de Baños: «Haga usted pis; le da tiempo».

Triste premonición

Ha sido una triste coincidencia. Como recordarán nuestros lectores, en el último número de TRAFICO, correspondiente a los meses de julio y agosto, publicábamos un amplio reportaje sobre el peligro añadido que supone para los toreros el otro «paseíllo», el de la carretera. Y una desagradable realidad lo vino a confirmar una vez más, en los primeros días del mes de agosto. La víctima fue el torero salmantino Nicasio Pérez, «Cesterito», que encontró la muerte cuando regresaba a su Salamanca natal después de haber asistido a un festival taurino.

«Cesterito» tenía veintiséis años de edad y había tomado la alternativa hacía dos años, aunque llevaba en el mundo del toro desde muy joven, incluso antes de que la legislación se lo permitiera por cuestión de edad. En esta ocasión, el «toro» del asfalto volvió a ser más peligroso que el que embiste sobre la arena. Descanse en paz.



Cosculluela, en su carretera más peligrosa

El ministro de Obras Públicas y Urbanismo, Sáenz de Cosculluela, aprovechó un resquicio en sus vacaciones playeras para recorrer el tramo de la Nacional 340 considerado como más peligroso; a decir de algunos, la carretera más peligrosa del país, si tenemos en cuenta el número de muertes que en ella se producen. Y en verdad que circular por la vía que une Marbella, Fuengirola, Torremolinos, Estepona, etcétera, requiere mucha, mucha atención. Suponemos que Cosculluela, vividos «in situ» los peligros de la Costa del Sol, será el primer defensor de algo mejor para este importante centro turístico. Como escribió Carmen Rico-Godoy en «Diario 16» con motivo de esta visita ministerial, esta carretera «es la antesala del terror. Es peor que tirarse desde un avión sin paracaidas o escalar el Naranjo de Bulnes con tacón alto».

Gracias





La revista TRAFICO del pasado mes de julio, el número extraordinario de vacaciones, también ha sido para nosotros un número especial. Y no sólo porque con él cumplíamos nuestro primer año de vida, sino también por el eco que ha tenido entre nuestros suscriptores y en los propios medios de comunicación. La entrevista que publicábamos en exclusiva con el Rey Don Juan Carlos ha sido reproducida en numerosos periódicos («Diario 16», «Heraldo de Aragón», «Diario de León», «Diario de Tarragona», etcétera) y muchas revistas han recogido parcialmente algunas de las manifestaciones del Monarca a nuestra publicación.

Además, nuestro suplemento «Especial vacaciones», a tenor de lo que hemos podido detectar, ha sido útil no sólo para muchos automovilistas, sino, incluso, para los propios medios de comunicación, incluida TVE y emisoras de radio, algunos de los cuales nos han gratificado con sus elogios y, naturalmente, con su atención.

Por tanto, y aunque nuestro fin es únicamente ser útiles en esa lucha por conseguir cada día una mayor seguridad vial, gracias a todos.

DE NORTE A SUR

Hacia los diez millones de turismos

El parque español de turismos podrá alcanzar la cifra de diez millones de unidades a lo largo del primer semestre del próximo año, según un estudio realizado recientemente por la agencia Efe, que cita fuentes de la Dirección General de Tráfico.

En la actualidad el parque de turismos en nuestro país es de casi 9,3 millones y, de continuar el ritmo de matriculaciones experimentado en los últimos meses, se podrá alcanzar la cifra indicada antes del verano del 87.

Cuando se alcancen esos diez millones, España tendrá un turismo por cada cuatro habitantes, lo que todavía está, sin embargo, lejos de las medias de la mayoría de los países de la Comunidad Económica Europea. Así, por ejemplo, la República Federal Alemana tiene 29,4 millones de coches o, lo que es lo mismo, uno por cada dos habitantes; en Francia la cifra es muy similar (23,3 millones de coches y 55 millones de ciudadanos); en Gran Bretaña hay 20 millones de turismos y casi 55 millones de habitantes, y en Italia existe un parque de 28 millones de coches para 56 millones de personas (una media de dos, exactamente). La última posición de la CEE corresponde a Portugal, con 2,1 millones de turismos y 10 millones de habitantes (un coches para más de cada ocho portugueses).

Gracias al casco

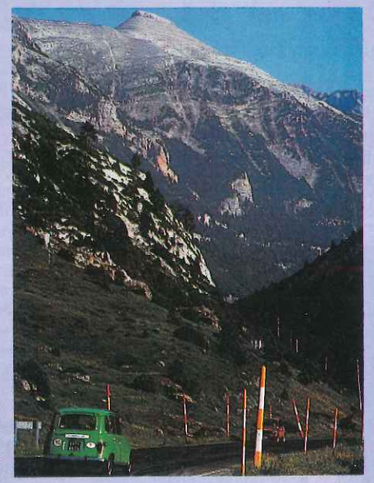
En octubre del pasado año, José C. Martín Roc, un joven ATS, sufrió una colisión contra un camión de gran tonelaje cuando viajaba con su moto por las calles de Zaragoza. Al caer al suelo, una de las ruedas del camión rozó con fuerza la cabeza del motorista, pero el casco le posibilitó salir ileso del accidente.

Para Martín Roc, el casco resulta «totalmente imprescindible, haga frío o calor, tanto en población como en carretera. Esos chavales de catorce o quince años que manejan constantemente ciclomotores deberían comprender que su uso es absolutamente necesario». Hoy ya no conduce motos —«no por mí, sino más bien por la familia...»—, pero, desde luego, es tajante en su aseveración: «El casco me salvó la vida».



José RUBIO

Casco destrozado, motorista ileso, esa es la conclusión.



José RUBIO

La modernización de las carreteras de los Pirineos, en los planes de la CEE.

Proyectos de la CEE para carreteras españolas

Entre los proyectos que la Comisión Europea tiene en cartera para conseguir una infraestructura de transportes rápida y eficaz, se contempla el de la mejora de las vías de conexión por carretera con las regiones periféricas de la Comunidad.

En este sentido, los primeros trabajos se destinarán a la modernización de los enlaces con Grecia, las carreteras de los Pirineos y las rutas que unen España y Portugal.

Exámenes psicotécnicos: Pocos «no aptos»

Trescientos veintisiete conductores (0,74 por 100) fueron declarados «NO APTOS» por los centros de reconocimiento médico y psicotécnico para el permiso de conducir, en el primer mes de entrada en vigor de la nueva normativa que incluye los exámenes psicotécnicos. Los datos, facilitados por la Asociación Española de Centros Privados, recogen un muestreo realizado en 130 centros de todo el país sobre un total de 43.985 reconocimientos, de los que 37.294 correspondían a la clase A-1, y 6.691 a la B-2 y C. De los no aptos, en la clase A-1, 168 lo fueron por causas físicas y 85 por motivos psíquicos; con respecto a la C-1, 68 correspondieron a problemas físicos y seis a psíquicos.

Camión por camino de cabras

Dos horas para recorrer seis kilómetros de carretera significan, en cualquier circunstancia, una exageración. Pero más que otra cosa fue admiración y sorpresa lo que sintieron los habitantes de Beges, un pueblecito cántabro situado a más de ochocientos metros de altitud en el macizo oriental de los Picos de Europa, cuando por primera vez en su historia vieron aparecer un camión en la plaza del pueblo.

Ni la estrecha ruta para acceder a Beges —más bien un camino de cabras—, ni las seis toneladas de tejas que transportaba el vehículo que conducían José Ramón Rodríguez y su ayudante Benjamín Díez, fueron obstáculos para batir el increíble récord. Eso sí, tuvieron que adecuar la velocidad al paso de burra.

Concurso de guiones sobre seguridad vial



La Dirección General de Tráfico ha convocado el «Primer Concurso Nacional de Guiones Cinematográficos sobre Seguridad Vial», cuya finalidad es destacar la importancia del cine y del vídeo como medios óptimos para la información y educación de los usuarios de vehículos, así como potenciar la creación y realización de producciones cuyo contenido sean la educación y la seguridad viales, dirigidas a adultos y población escolar y juvenil.

En el concurso existen dos grupos: guiones con contenido específicamente didáctico sobre educación vial escolar, y guiones sobre temas genéricos de seguridad vial. En ambos grupos se concederán tres premios.

El plazo de presentación de los guiones se cerrará a las 13 horas del día 20 de octubre del presente año, y las bases del concurso pueden ser retiradas en la Dirección General y Jefaturas Provinciales de Tráfico de toda España.

Circular en Gran Bretaña

«Circulación Vial en Gran Bretaña» es el nombre del folleto editado por el Ministerio de Transporte británico, para ayudar y ofrecer seguridad a quienes visitan aquel país. Ha sido editado en cinco idiomas —alemán, español, francés, inglés e italiano— y su objetivo es familiarizar a los visitantes con los diferentes modos y normas de circulación que rigen en Gran Bretaña, tras haberse comprobado que en zonas de gran incidencia turística se da una importante proporción de víctimas entre los extranjeros. Así, por ejemplo, el folleto —que ha sido realizado con motivo del Año Europeo de la Seguridad Vial— hace hincapié en hechos como la conducción por la izquierda, el adelantamiento, el mirar a la derecha antes de cruzar la calle por parte de los peatones, las señales de circulación británicas, etcétera.

Quien desee viajar a las Islas Británicas puede solicitar dicha publicación gratuitamente en la Embajada Británica, en Madrid.

Se derrumbó la marquesina



Miguel GARROTE

Eran poco más de las seis de la tarde de un día cualquiera de finales de julio. En la gasolinera que hay justo a la entrada de Torrelavega, en la N-634, tranquilidad. El dependiente problablemente dormitaba todavía, a la espera de un cliente. De repente, un ruido ensordecedor. La marquesina encargada de proteger del agua o el sol a los automovilistas se había derrumbado. Afortunadamente no había nadie debajo. Ni un solo coche. Todo quedó en el susto.

AL RALENTI

● **El joven murciano Jerónimo Moreno, de diecisiete años, quedó clasificado en tercer lugar en las pruebas individuales del XI Concurso de la Juventud y Seguridad Vial, celebrado en Finlandia bajo el patrocinio de la Prevention Routière Internationale. Por equipos, España quedó en segundo lugar.**

● **Utilizando como tema las señales de tráfico, con un estilo expresionista, el pintor Chema Pueyo ha realizado una serie de acrílicos sobre tela y poliéster, que presentó en la sala Joan Miró de Tarragona.**

● **Desde que el pasado año el alto del puerto vizcaíno de Barázar recibiera una nueva capa de asfalto «parece una pista de patinaje cuando caen cuatro gotas», según un comunicado del Sindicato Provincial de Transportistas Autónomos de Vizcaya. Al tiempo que previenen del peligro, han denunciado la situación a la Diputación y a la Administración autónoma.**

● **La empresa automovilística Seat incluirá próximamente en sus vehículos destinados a la exportación un maletín con información turística sobre España.**

● **Se ha celebrado en Lisboa la primera de las reuniones tendentes a un intercambio de información entre las sociedades Portuguesa de Autopistas de Peaje (BRISA) y Española de Autopistas de Peaje (ASETA), que posibilitará un mayor desarrollo de la red portuguesa de autopistas para enlazarlas con la red española.**

● **El Consejo de Ministros de los «doce» ha dado vía libre para que, a partir del 1 de enero de 1987, se eleve del 15 al 40 por 100 el ritmo anual de aumento del volumen de mercancías entre países de la CEE, sin que sea necesaria la autorización de las administraciones nacionales.**

● **Continuando la serie «Normas para utilizar su automóvil más ecológicamente», Seat y Adena han publicado un tercer libro que será distribuido gratuitamente a las bibliotecas y colegios que lo soliciten. En sus páginas se mezclan las ilustraciones y leyendas sobre la vida de las aves con una serie de consejos muy útiles para el automovilista.**

CONDUCIR MEJOR

El cambio de sentido en marcha

UN GIRO DE 180°

La maniobra de cambio de sentido de marcha podría definirse de esta forma tan sencilla: es realizar un giro de 180°. Pero, como toda maniobra básica de circulación, y ésta lo es, tiene aspectos y dificultades que es preciso conocer.

El artículo 26 del Código de la Circulación establece obligaciones y prohibiciones en relación con esta maniobra, pero antes de entrar a examinar el contenido de dicho artículo, es preciso estudiar el texto de la señal preceptiva de prohibición «media vuelta prohibida» que ilustra este artículo, recogida en el artículo 171, epígrafe II.A.29, que dice: «Prohibición de efectuar un giro de 180° para invertir el sentido de la marcha», para poder tener un concepto de la misma ya que no viene definida en el citado Código de la Circulación. En consecuencia, podríamos decir que esta maniobra consiste en dar media vuelta, es decir, realizar un giro de 180° para seguir circulando por la misma vía, pero en sentido contrario al que se llevaba.

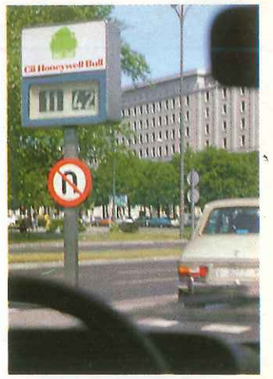
Se deduce del párrafo anterior que para que exista la «maniobra» de cambio de sentido de marcha, es preciso se den conjuntamente estas dos condiciones indispensables:

- Que el vehículo describa un giro de 180° y,
- que el vehículo vuelva, es decir, invierta su marcha para seguir circulando por la misma vía en la que ya estaba.

Pongamos un ejemplo para aclarar este concepto: si circulando por una vía urbana un conductor desea cambiar su sentido de marcha y para ello toma otra calle diferente a aquella por la que circulaba, aunque, evidentemente, si sube por una calle y baja por otra ha cambiado el sentido de marcha de su vehículo, desde luego, en este caso, no se ha efectuado la maniobra de cambio de sentido de marcha como tal.

Cuando un conductor se disponga a realizar esta maniobra, como cualquier otra, siempre deberá aplicar la regla de oro de la seguridad: «observación-retrovisor-señalización-maniobra». Y así en este orden, en primer lugar, se observará tanto la vía por la que se circula, con el fin de comprobar si existe señalización vertical o marcas en la calzada que impidan realizarla o si, por el contrario, existe la correspondiente señal informativa que indique el lugar en el que se puede hacer, como el tráfico existente a fin de cerciorarse si se puede llevar a efecto la maniobra sin entorpecer a los demás usuarios, ya que si la situación no fuera favorable se debe desistir de realizarla.

En relación con el tráfico que viene en sentido contrario, el Cógido de la Circulación prohíbe realizar la maniobra en los siguientes casos:



- Cuando un vehículo automóvil se acerque a él y se halle a distancia menor de 200 metros.
- Cuando un ciclista, un vehículo de tracción animal o cualquier clase de ganado se acerque igualmente, encontrándose a menos de 25 metros.

Una vez comprobado que la maniobra puede realizarse, se señalizará para advertir de nuestra intención a los demás conductores. La señalización se hará con el indicador de dirección de la izquierda, ya que, al ser nuestro sentido de circulación el de la derecha, el cambio de sentido de marcha se hará siempre hacia la izquierda. Esta señalización, naturalmente, también podrá hacerse con el brazo en la forma adecuada. El Cógido de la Circulación establece que está prohibido realizar esta maniobra en los siguientes lugares:

- En las curvas y cambios de rasantes de visibilidad reducida, en los cruces, bifurcaciones y, en general, en todo sitio de visibilidad limitada.
- En los puentes y en los túneles.
- En aquellos caminos en los que el ancho de la zona destinada al tráfico rodado no sea mayor de cuatro metros. A este respecto habrá que tener en cuenta que la anchura del camino se refiere tanto a vías urbanas como interurbanas. Sin embargo, en vías urbanas, aun cuando el ancho de la calzada sea superior a cuatro metros, no se podrá realizar la maniobra de cambio de sentido si para ello fuera necesario hacer movimiento de marcha atrás. Hay que recordar que la marcha atrás en vías urbanas sólo se puede hacer como parte integrante de las maniobras de iniciación de la marcha, paradas y estacionamientos.

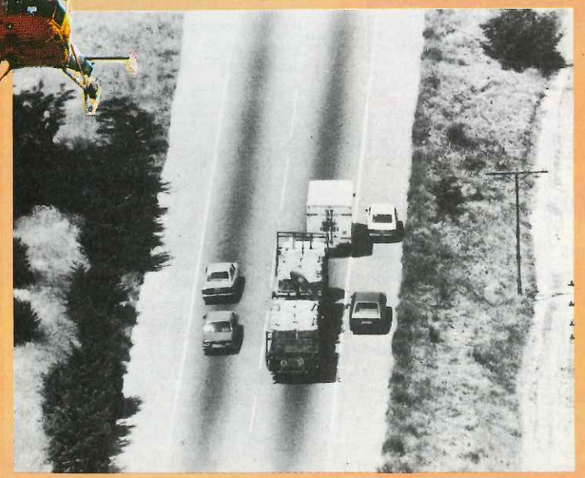
Seleccionado el lugar, se ejecutará la maniobra, de acuerdo con el Código de la Circulación, en forma y sitio tales que se intercepte la vía el menor tiempo posible. ¿Cuál es el lugar que el vehículo debe ocupar en la calzada para conseguir estos objetivos? Se entiende que éste será el centro de la calzada, sin rebasar el eje de la misma ni invadir la zona destinada al sentido contrario, cuando sea posible describir el giro de 180° sin necesidad de dar marcha atrás. Con esta colocación se cortará una sola trayectoria de vehículos. Por el contrario, cuando desde el centro de la calzada no pueda realizarse la maniobra en un solo movimiento y sea preciso dar marcha atrás, el lugar a ocupar será el borde derecho de la calzada a pesar de que desde esta colocación se puedan cortar dos posibles trayectorias de vehículos.

Si esta maniobra se quiere realizar en una plaza, glorieta, etcétera, el vehículo deberá dejar a la izquierda el centro de las mismas.

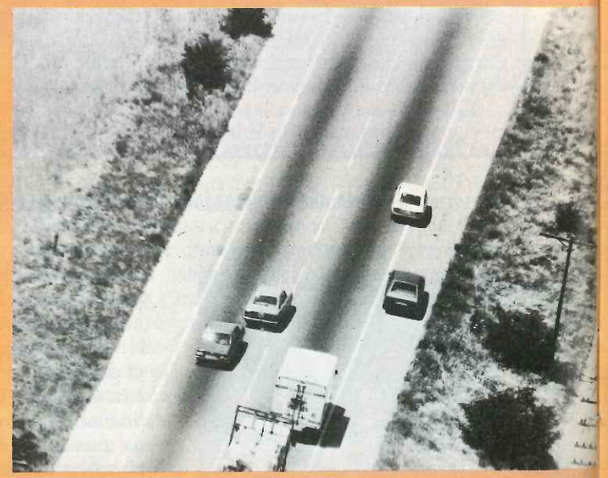
Por último, hay que recordar que la velocidad deberá ser reducida y adecuada a las circunstancias del momento en atención a la vía y al tráfico existentes.

Carmela REBOLLEDO

LA LOCURA DEL MES

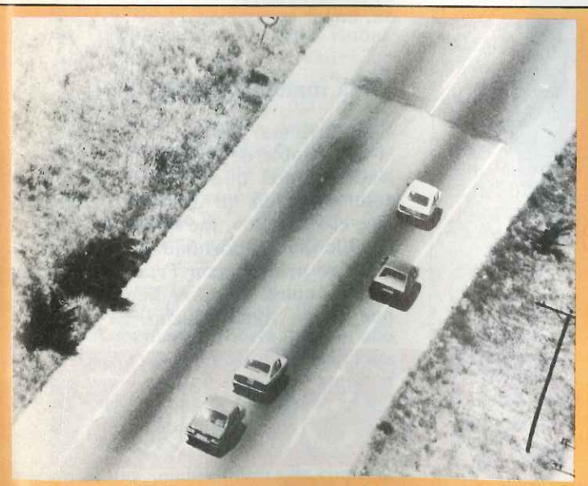


Dos automóviles, de los que el segundo parece apreciarse que no guarda la distancia de seguridad, adelantan por el lado reglamentario a dos camiones —entre los que tampoco existe la necesaria distancia de seguridad—, mientras por el arcén circulan otros dos coches, circunstancia claramente prohibida por el Cógido de la Circulación.



Los coches que adelantaron por el lado reglamentario se incorporan hacia el carril derecho, precipitadamente, sin dejar la distancia reglamentada por delante del camión delantero. Por su parte, los vehículos que circulaban por el arcén se reincorporan también al mismo carril.

Fotografías captadas desde los helicópteros de la Dirección General de Tráfico.



La infracción ha sido clara y acaso los vehículos que hicieron el adelantamiento por el arcén han hecho reducir su velocidad a los otros dos, para evitar un posible alcance.

Mini-TEST

1 ¿Se puede realizar un cambio de sentido de marcha en una vía urbana cuya calzada sea superior a 4 metros?

a) No, en las vías urbanas está prohibido hacer esta maniobra.

b) Sí, siempre y cuando no sea preciso hacer maniobra de marcha atrás.

2 La señal cuadrada de la fotografía...



a) Prohíbe realizar un cambio de sentido de marcha.

b) Informa del lugar donde se puede efectuar un cambio de sentido de marcha.

c) Prohíbe hacer un cambio de dirección a la izquierda.

3 Usted no podrá hacer un cambio de sentido de marcha cuando un vehículo automóvil se acerque y se halle a una distancia menor de...

a) 200 metros.

b) 300 metros.

c) 400 metros.

4 ¿En qué lugares de los que a continuación se citan está prohibido efectuar la maniobra de cambio de sentido de marcha?

a) En las travesías.

b) En las vías interurbanas cuya calzada mida menos de 6 metros de ancho.

c) En los puentes y en los túneles.

5 El cambio de sentido de marcha es la maniobra en la que el vehículo...

a) Hace un giro de 90° para circular por otra calzada.

b) Cambia de vía.

c) Da media vuelta haciendo un giro de 180°.



6 A la vista de la señal, ¿puede usted hacer un cambio de sentido de marcha?

a) Sí.

b) No.

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

PEPE RUBIO, aquel inolvidable «sinvergüenza»...

«La casa de los Martínez» fue su programa estelar en televisión, el que le dio la fama de que hoy disfruta. Pero por medio tuvo que realizar muchas más cosas. Cine y teatro, entre ellas. «Los guardiamarinas» está entre sus éxitos. El propio Rey de España, por aquel entonces príncipe, le felicitó en el estreno. Al igual que ahora le felicitan por «El hotel de los líos» o ayer por «Cómo enseñar a un sinvergüenza». Son los triunfos de Pepe Rubio. Un Pepe Rubio que asegura que la mayoría de los accidentes son por culpa del conductor y que conducir sin estar en plenas condiciones es de «auténticos asesinos».





VIPS SOBRE RUEDAS

Treinta y tres años de trabajo continuo pueden agotar al más pintado. Máxime si ese trabajo requiere un esfuerzo y un continuo ir y venir de capital en capital. Pero Pepe Rubio es especial. A sus cincuenta y algún años se encuentra hecho un chaval. Lo predica con el ejemplo:

—Me gusta el deporte y lo practico, pero sobre todo la natación. Hay que mantenerse en forma a cualquier precio y para ello es obligado algún sacrificio. Claro, que si ese esfuerzo lo haces en lo que te agrada, mejor que mejor.

De la mano de Tamayo

No tuvo mal padrino Pepe Rubio, el inseparable de Ana María Vidal. Nada menos que Pepe Tamayo, «ese monstruo de director», como dice el «ahijado», fue quien allá por el 53 le dio la oportunidad.

—Era primer actor Francisco Rabal, de quien he aprendido y en el que me he fijado mucho. El debut fue en Granada y cuajó porque me amoldé pronto a desarrollar papeles pequeños, pero que para mí tenían una enorme importancia. Así entré en la compañía Lope de Vega, en la que llegué a ser alguien.

Una figura, una estrella, que aún no se ha apagado. Desde 1961, este almeriense con domicilio en Madrid y enamorado de Barcelona, donde pasa temporadas con su familia, ha estado en primera línea. Teatro, cine, televisión...

—Estoy satisfecho de lo que hice en el teatro; guardo recuerdos imborrables tanto de noches de éxitos como de personajes realizados. No puedo olvidar aquella «Caída de Orfeo», en la Ciudad Condal, donde se me comparó con Marlon Brando.

—¿Cine?

—Un total de cuarenta y cinco películas, de las que destaco, también en 1961, que fue mi gran año, «Siempre es domingo» o «Los guardiamarinas». Del estreno de esta película puedo contar que los Reyes don Juan Carlos y doña Sofía, entonces príncipes, me felicitaron efusivamente, ya que estaban presentes, y al término el Rey me dijo exactamente: «Pepe, ¡cómo has interpretado la escena de la muerte!».

—¿Y televisión?

—Pienso que fue la que comenzó a darme todo. Mi programa estelar, al que le tengo un cariño especial, fue «La casa de los Martínez», con Julita Martínez, Florinda Chico, Rafaela Aparicio...

Así fue. «La casa de los Martínez», entre otras, abrió las puertas de la popularidad a Pepe Rubio. Años después, por las calles de cualquier ciudad española, le siguen parando para pedirle autógrafos.

—A mí me gusta la popularidad, aunque reconozco que te hace perder la intimidad. De todas formas, los que estamos en esto sabemos que nuestro trabajo la lleva consigo.

—Si volviera a nacer, ¿de nuevo actor?

—Por supuesto que sí.

—¿Echa de menos algo?

—A mi madre. Murió hace un año y no me hago a ello. Lo era todo para mí, y menos mal que tengo al resto de la familia; hermanas, sobrinos y cuñados. Soy muy familiar; tanto, que admito que me digan que existe una familia tan unida como la nuestra, pero nunca que más. Y prueba de ello es que cada vez que puedo me voy a Barcelona, donde viven.



Vio la muerte de cerca

Pocas fechas después de haber mantenido esta entrevista con nuestro redactor en Andalucía, Pepe Rubio sufrió —cosas del destino— un aparatoso accidente en tierras del norte de España, cuando se dirigía desde Santander a Gijón, dentro del itinerario de su obra «El hotel de los líos».

Ocurrió a mediados de agosto, en las proximidades de Torrelavega. El coche, que no era conducido por el actor, cayó por un barranco y, según confesiones del propio Pepe Rubio a Amilibia, quedó prácticamente destrozado. Pero lo importante fue que nuestro «VIP sobre ruedas» de este número y sus acompañantes no sufrieron heridas graves. El actor, que inmediatamente levantó el telón en la ciudad de El Musel, resultó con abundantes magulladuras y durante unas horas debió llevar un brazo en cabestrillo. Aunque, eso sí, confesó: «De verdad que nunca he visto la muerte tan cerca».

Quince mil kilómetros al año

De Madrid a Barcelona. De Barcelona a Valencia. De Valencia a Sevilla. De Sevilla a Granada. De Granada a Cáceres...

—Efectivamente. Lo nuestro es tener continuamente las maletas preparadas. Un día terminas la actuación en un sitio y al siguiente has de estar en otro. Yo los viajes los hago en coche.

—¿Desde cuando tiene el permiso de conducir?

—En 1961, que ya digo fue un año importante en mi vida. Recuerdo que el primer vehículo que compré fue un Seat-1.500. Luego lo vendí y he tenido otros. No me gusta correr, aunque reconozco que con menos edad sí pisaba el acelerador. Con el tiempo, te vas tranquilizando.

—¿Cuántos kilómetros lleva a cuestas?

—Hago unos quince mil al año. Y realizados con prudencia, porque en las carreteras se ve cada cosa que, vaya. Creo que los conductores españoles somos bastante insensatos. Porque para un accidente que haya por razones del vehículo, hay cien que son por culpa del conductor. La bebida es fatal para coger un coche y por eso alabo a la Dirección General de Tráfico por ese éxito que obtuvo con el anuncio de Stevie Wonder. Para mí, si se bebe, no se conduce. O viceversa. Ir al volante debe ser sagrado. Por ello no concibo que haya quien tome un vehículo sin estar en plenitud de condiciones. Diría que son auténticos asesinos.

—¿Y las carreteras?

—Paso muchas horas en ellas y tengo que decir que se están arreglando bastante. Ahora mismo están levantadas un porrón de ellas. Te molesta cuando las transitas, pero sabes que en un futuro cercano es para bien general. Pese a que necesitamos autopistas o simplemente carreteras con varios carriles, no están tan mal como se dice y, sobre todo, no son la principal causa de los accidentes, a mi juicio. Insisto en los conductores, que no tenemos remedio ni viendo cada fin de semana esos cientos de españoles que mueren en el asfalto.

Si lo dice Pepe Rubio...

Nono HIDALGO
Fotos: Natacha MARTINEZ

«LOS CONDUCTORES SOMOS BASTANTE INSENSATOS»



Manuel LEGUINECHE

Una vuelta al mundo en coche sin saber conducir

«No son los años, amor, son los kilómetros»
(Indiana Jones)

HACE veinte años yo inicié la vuelta al mundo en coche sin saber conducir. Era muy joven, y además de inexperto en el arte de Fangio, lleno de audacia. Bien decían los romanos que la fortuna ayuda a los audaces, de modo que más de dos años después terminó para mí aquella vuelta al mundo con un «record» en distancia sin repetir recorridos. El coche en el que viajamos terminó en un museo en el Japón y mis compañeros de viaje desperdigados entre el periodismo, la aventura permanente o los grandes negocios en Nueva York.

«¿Cómo pretendes dar la vuelta al mundo en una expedición como ésta si no sabes conducir?», me preguntaron con buen criterio los organizadores de aquel viaje al fin del mundo. «Tengo otras condiciones, respondí; no sé conducir, no sé nada de mecánica, pero sé cantar, jugar al mus, tengo buen humor, sé algo de geografía, he leído a Conrad, a Stevenson y a Verne.» Algo de cultura y poca práctica. Bebimos porrones de vino en Madrid junto al arco de Cuchilleros y mi discurso, falto de argumentos sólidos, les convenció del todo con ayuda del Valdepeñas. Me aceptaron los de la Trans World Record Expedition por razones más gastronómicas y vitivinícolas que prácticas. Así pude comenzar una vuelta al mundo que cambió mi vida.

Como es natural conducían ellos, periodistas y fotógrafos norteamericanos y un suizo nervioso y expeditivo que se llamaba Willy. Se llamaba, porque Willy, amigo del alma en Madrid, murió con el hijo de Errol Flynn en 1971 en Camboya. El «jeep» japonés se había convertido en el alfa y el omega de nuestras asendereadas vidas. Como un soldado en guerra mima su fusil porque en ello le va la vida, nosotros nos veíamos obligados a cuidar del «todo terreno», a tomar nota de sus vibraciones y biorritmos, a auscultar sus tripas, a engrasarlo, limpiarlo, petrolearlo y qué sé yo cuántas cosas más. Fue durante todos esos meses y meses el eje de nuestras vidas.

Yo no sabía conducir y Steve, el jefe de la expedición, una especie de Hemingway en ruta, el coordinador Al Podell, el hipocondríaco Mike y el fotógrafo suizo Willy, que asumieron ese riesgo, se adaptaron con astucia y realismo a las circunstancias. Una vuelta al mundo en coche incluye trayectos lisos, rectas inacabables, sin tráfico y sin una curva. Entonces, lo que hacían para descansar ellos era echarse a dormir y dejarme a mí en el volante. La primera curva estaba a 600 km. «Avísanos cuando llegues a la frontera», me decían antes de arrojarse en brazos de Morfeo. Una decisión tan necesaria como suicida, nada recomendable, por cierto para los lectores de la revista TRÁFICO.

Los consejos fueron, éste es el acelerador, éste el volante, en medio está el pedal del freno. Con esas enseñanzas bastaba. El embrague no era necesario. Así me convertí en una especie de piloto automático. Lograba la velocidad del crucero al afrontar el desierto y tiraba millas adelante. El primer ensayo se produjo en el desierto libio, bajo la fuerza arrolladora del siroco y los peligrosos rebaños de camellos salvajes. La clave de mi supervivencia y la de mis compañeros era la velocidad lenta. Yo hacía así caso al automovilista inglés Jackie Stewart, que dijo esto: «En mi deporte los rápidos aparecen muy frecuentemente en la lista de los muertos». Más valía ser lentos que muertos.

Un paisaje de arena, un calor de horno crematorio, unas fronteras hostiles, yo al volante era la solución «in extremis», el mal menor. Más tarde obtuve el carnet de conducir, pero antes, llevé mi todo-terreno a lo largo de miles de kilómetros, con un peso en el estómago al principio, con el placer de lo prohibido después. Miles de kilómetros sin ver apenas seres humanos, pero también sin la amenaza de la policía de tráfico, en los desiertos del norte de Africa, en el desierto de la sal en Irán, en las llanuras de la India, tan peligrosas con sus vacas sagradas, en el tramo casi final de los desiertos australianos.

La llegada al puesto fronterizo de Egipto sorprendió a mis compañeros pánfilamente dormidos y a mí en estado de sopor, de modo que me olvidé del freno y me llevé por delante la barrera. De pronto, la aldea de Sollum se pobló de imprecaciones, de fusiles en ristre, de voces de aduaneros que creyeron, no sin razón, que el ejército libio del rey Idris, antecesor de Gadafi, había invadido el país de los faraones. No fue menos mayúsculo el susto de Steve y Al, que saltaron de sus asientos en dirección al freno, que logré tascar sin ayudas, pero con una barrera rota y un rebaño de cabras dispersado en cuestión de segundos.

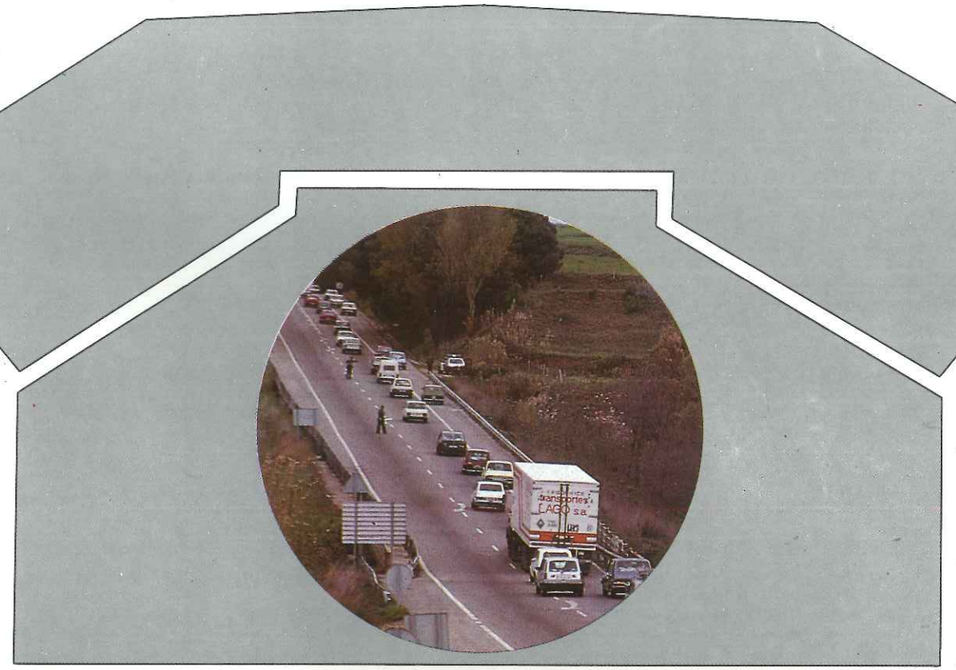
Aquel fallo me costó unas semanas de sanción, de privación del placer de conducir. Me quitaron un carnet que no tenía, pero los avatares del viaje, la fatiga, el poco sueño, me devolvieron al volante. Yo, para entonces, había aprendido de los peligros, de la barrera rota y de las cabras espantadas.

Mi pie estaba en el freno sin tasa, el «jeep» japonés se calaba, alguno de mis compañeros tenía que volver a poner el vehículo en marcha, pero era preferible aquel ajetreo a nuevos conflictos en las fronteras.

Al principio estaba más pendiente del pedal que del paisaje; después todo cambió y yo me sentía solidario de mis compañeros de viaje, del «record» mundial que íbamos a batir, de la gloria que nos esperaba en Nueva York, de aquellos beduinos que buscaban agua en pozos artesianos, de aquellas poblaciones nómadas entre Irán y Afganistán, de los niños indios que lanzaban sus cometas junto a la carretera, del paso junto a los canguros de Australia.

En 1968, cuando intenté sacar el carnet de conducir me suspendieron sólo dos veces; eso da idea de mi pericia y mi grado de entrenamiento. Mi alegría con el carnet en la mano sólo fue comparable a la que experimentamos al llegar con el todo-terreno a Nueva York. Sólo que en Manhattan, tan congestionado, no hallamos sitio para estacionar. Era el signo de los tiempos que corrían. Habíamos dado la vuelta al mundo en coche, pero en Nueva York sólo logramos aparcar en doble fila.

Atención, CONDUCTOR



(91) 742 12 13

Y en Cataluña, también (93) 421 33 33

La Dirección General de Tráfico quiere lograr la mayor seguridad para usted y hacer más fluido el tráfico en nuestras carreteras. 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

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.



Sv2

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