# Tráfico

AÑO III - NUMERO 19 - FEBRERO 87




Profesionales del volante

## Los TAXISTAS

*Inspección Técnica de Vehículos*

## LLEGÓ EL CHEQUEO




**AÑO III**
**NUMERO 19**
**FEBRERO 1987**

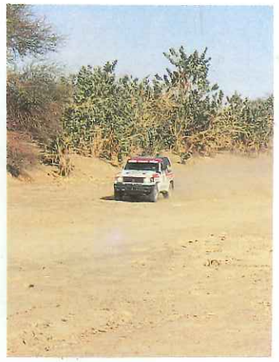
**Director:** Jesús Soria.
**Redactor jefe:** Adrián Guerra.
**Confección:** José Bélamo.
**Redactores:** Juan Girón, Alejandro González Vadillo, Juan Manuel Menéndez, José Ignacio Rodríguez y Nono Hidalgo (Andalucía).
**Fotografía:** Miguel Garrote, José Rubio. **Colaboradores:** Antonio Arias, Charo Laiz, Alejandro Molíns, Angel Navas, Pablo, Jorge Parrondo, José Antonio Peñas, Ramón, Carmela Rebolledo (test), Carlos y José María Requejo, Pedro Pablo San Martín, Sebastián y Juan Tortosa.
**Colaboración especial:** Baltasar Porcel.
**Redacción:** C. Josefa Valcárcel, 28 (2.ª planta). 28027 Madrid. Telefono 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, David León Blanco, 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. 28006 Madrid.
(La revista TRAFICO no comparte necesariamente la opinión de sus colaboradores.)
**Edita: Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior).**

**Tirada de este número:** 250.000 ejemplares.



## 8 ITV

**Estas siglas, que corresponden a Inspección Técnica de Vehículos, son también por sí mismas un símbolo de seguridad. De una seguridad que pasa por el examen minucioso de los elementos básicos de los vehículos entrados en años, cuyo mal estado tiene buena parte de culpa en el cómputo anual de accidentes.**



## 27 RIESGO EN LA ARENA

**Aventura, destreza, riesgo... Estos y otros motivos empujan anualmente a un puñado de deportistas a dejar atrás la torre Eiffel y plantearse como meta las playas africanas de Dakar. Es el rally de los rallies. El rally por excelencia, en el que los españoles han realizado un excelente papel.**



## 17 AÑO DE NIEVES...

**El refranero español completa la frase con «... año de bienes». Pero a la hora de ponerse al volante, el temporal es un factor más que obra en contra del conductor. España ha vivido muy recientemente una dura situación climatológica, que ha hecho multiplicarse a Tráfico, Carreteras y Protección Civil, entre otros organismos de ayuda.**

## 42 CIEN AÑOS YA

**Ha pasado un siglo —año arriba, año abajo— desde que el automóvil se quitó los pañales en España. Desde aquellas viejas máquinas de nuestros antepasados hasta esos coches a los que sólo les falta hablar, la evolución de la automoción en nuestro país constituye una historia apasionante, cuajada de anécdotas, de la que ofrecemos unas pinceladas.**



## secciones

**Cartas (pág. 3)•Paso de cebra (pág. 6)•Editorial (pág. 7)•Tráfico del motor (pág. 27)•Mecánica fácil (pág. 30)•Así ven el... (pág. 32)•TRAFICO CHICO (suplemento central)•Viejas glorias (pág. 34)•El parque automovilístico, al día (pág. 36)•Kilómetro a kilómetro (pág. 37)•Humor (pág. 49)•De Norte a Sur (pág. 54)•Conducir mejor (pág. 56)•La locura del mes (pág. 58)•Desde la cuneta (pág. 59)•VIP's sobre ruedas (pág. 60)•Pasatiempos (pág. 62).**



# CRITIQUE, SUGIERA, PREGUNTE...

### FOTOCOPIAS Y EXCEPCIONES

En un par de ocasiones se nos ha preguntado sobre la posibilidad de llevar diversa documentación del vehículo en fotocopias, y en ambas hemos contestado que no está permitido, con carácter general. Sin embargo, hemos constatado a posteriori que existen excepciones a la normativa, según hace constar el escrito circular 175/981, de la Dirección General de Tráfico. Dichas excepciones afectan a los vehículos de alquiler sin conductor, camiones que arrastren remolques o semi-remolques y ciclomotores alquilados. Veamos cada caso:

**Vehículos de alquiler sin conductor.**—Deben llevar fotocopia cotejada del anverso del permiso de circulación, fotocopia cotejada del anverso y reverso de la tarjeta de inspección técnica y contrato original de arrendamiento del vehículo.

**Camiones con remolques o semi-remolques.**—Deben llevar la documentación original correspondiente a la unidad tractora, fotocopia cotejada del permiso de circulación (anverso) correspondiente al remolque o semi-remolque y fotocopia cotejada del anverso y reverso de la tarjeta de inspección técnica.

**Ciclomotores alquilados.**—Deben llevar fotocopia cotejada del certificado de características, así como original del contrato de alquiler, en el que consten la marca y el número de bastidor.

### MAS CLARIDAD SOBRE CICLOMOTORES

Cuando alguien se compromete a responder una pregunta, no encuentro lo más correcto contestar un «porque sí» y quedarse tan pancho. En la carta publicada en noviembre bajo el título «¿Ciclomotores sin pedales?», se les preguntaba por qué es obligatorio que dichos vehículos lleven pedales y ustedes se limitaban a recordar una ley que supongo que el señor que escribía la carta conocía perfectamente. ¿Les importaría dar una explicación del porqué de esa norma?

Por otra parte, siempre he tenido curiosidad por saber las razones por las que no pueden circular dos personas en un ciclomotor. ¡Ah! Por favor, no me respondan que las características del vehículo no lo permitan, ya que es sabido que la mayoría de los ciclomotores circulan habitualmente con dos ocupantes y resisten perfectamente. **Antonio Cano. Tarrasa (Barcelona).**

***Respuesta:*** **La explicación no es otra que la de que un ciclomotor, de acuerdo con el apartado p) del artículo 4 del Código de la Circulación, no es sino una bicicleta que, conservando sus características normales, se halla provista de un motor auxiliar de cilindrada no superior a 50 c.c. Luego, si la bicicleta posee pedales, también los tendrá el ciclomotor.**

**En los ciclomotores —o bicicletas dotadas de motor— está prohibido que viajen dos personas porque están construidas para una sola, aun cuando se coloquen piezas accesorias o el sillín o asiento sea más o menos amplio u holgado.**

### N-340 Y GIROS A LA IZQUIERDA

Mientras no se realicen obras en el centro de la calzada para diferenciar ambos sentidos de la marcha, la N-340 seguirá colmándose de muertos e innumerables accidentes engrosarán su ya triste historial.

El Código de la Circulación nos dice que en vías de dos carriles para cada sentido, el izquierdo ha de utilizarse para los adelantamientos, y no debe permitirse que en ese mismo carril se pueda uno detener para maniobrar a la izquierda. No debe seguir aceptándose que esta contradicción siga matando y destrozando hogares.

Hay que conseguir que cada cinco, siete o diez kilómetros se puedan realizar accesos laterales para que desde el margen derecho de la calzada y siempre fuera de ella se pueda maniobrar sin riesgo para los que por ella siguen circulando.



José RUBIO

Dentro de la indiscutible inconsciencia con que se circula, es aterrador pensar que tu propia seguridad se ve amenazada, al ser sorprendido por la detención de un vehículo donde uno menos se lo espera: en el carril izquierdo o a la izquierda del propio sentido de la marcha. **Juan M. Galán. Málaga.**

### VELOCIDAD Y ADELANTAMIENTOS

Tengo constancia de que la limitación genérica de una vía interurbana, cuyo arcén es de medio y medio, es de 100 km/h. para los turismos, pudiendo sumar 20 km/h. para adelantar, siempre teniendo en cuenta que las señales prevalecen sobre las normas.

En una vía de esta clase, con una señal de prohibido circular a más de 100 km/h., ¿existe todavía la norma de poder añadir 20 km/h.? Y la señal, ¿es un simple recordatorio de la clase de vía o está prohibida esta norma en este tramo de carretera? **Eligio Rodríguez Jodar. Hospitalet de Llobregat (Barcelona).**

***Respuesta:*** **Efectivamente, en carreteras con dos o más carriles para cada sentido de la circulación, o provistas de arcén de 1,50 metros de anchura mínima, o con carril adicional para vehículos lentos, los turismos y motocicletas no pueden rebasar los 100 km/h., ni los 90 km/h. en el resto de las carreteras. Sin embargo, estos límites pueden ser rebasados por 20 km/h., exclusivamente por turismos y motocicletas, para adelantar a otros vehículos, salvo que estos últimos circulen ya a la velocidad máxima autorizada para aquéllos.**

**En tal caso, la señal de limitación de velocidad a 100 ó 90 km/h. no hace sino confirmar y recordar la velocidad máxima genérica a la que está permitido circular por esa vía.**

## ACCIDENTE DURANTE EL EXAMEN

Tengo casi dieciocho años y en el momento de escribir esta carta me encuentro en trámites para la obtención del permiso de conducción (A-2, B-1), y me ha extrañado que me hayan comentado que realizando el examen de circulación, si se tiene un accidente —por ejemplo, que otro vehículo se salte un «stop» y entonces se produzca el choque—, al alumno que se está examinando le suspenden.

Me gustaría me aclarasen si tal comentario es exacto o sólo una suposición. **José Pastor Sánchez. Cieza (Murcia).**

*Respuesta:* **No se puede dar una norma general para estos casos, sino que la decisión del funcionario examinador estará siempre en función de las circunstancias que concurran en cada situación concreta, teniendo en cuenta, además, si el aspirante al permiso de conducción que se está examinando adoptó o no las medidas oportunas para evitar la colisión.**

## CONTRA LOS LIMITES DE VELOCIDAD

Quiero decirles que estoy en completo desacuerdo con que exista límite de velocidad general. En mi opinión es muy barato afirmar que un coche va fuera de la velocidad segura, puesto que habría que considerar, entre otras cosas, qué tipo de coche es, en qué estado se encuentra, por qué tipo de carretera circula, en qué condiciones de tráfico, qué características tiene su conductor, etc.

Dado que es muy difícil —imposible— particularizar en cada caso, lo ideal sería que la velocidad en carretera fuera recomendada y nunca límite. De esta forma nos evitaríamos las desagradables multas por exceso de velocidad impuestas por el «radar», que, lejos de ayudar al tráfico, lo que hacen es recaudar dinero para el Estado. Creo que el lugar de estos vehículos «radar» no es estar agazapados entre los matorrales en las largas rectas, donde se corre un poco más, sino en los cruces peligrosos, en las travesías de poblaciones, etc. **Esteban J. Rodríguez. Ponferrada (León).**

*Respuesta:* **La cuestión relativa a la limitación o no de velocidad es una de las más discutidas. Frente a los partidarios de la velocidad sin limitaciones, o sin otras limitaciones que las impuestas por la vía, el vehículo y las características del tráfico, están los partidarios de imponer limitaciones genéricas. Estos alegan, entre otras razones, que una velocidad no limitada o libre incita a la competitividad entre los conductores y favorece la agresividad, mientras que una velocidad sujeta a limitaciones máximas y mínimas hace más uniforme, fluida y segura la circulación.**

**Discusiones aparte, lo cierto es que la velocidad es esencial para la seguridad de la circulación, y supone una de las causas que con mayor frecuencia interviene en la producción de accidentes, especialmente la velocidad excesiva o peligrosa. Por supuesto, cuando la Administración ha limitado la velocidad en las vías públicas lo ha hecho pensando en la seguridad, pero no en la recaudación a base de multas.**

## NERVIOS ANTE EL EXAMEN

Estoy en proceso de obtención del permiso de conducción, he aprobado el examen de teórica a la primera, pero la práctica la he suspendido en varias ocasiones. Todo a causa de los nervios. Llevo más de cuarenta clases en la calle y mi disponibilidad económica es muy limitada. Y les pregunto:

—¿Tiene en cuenta Tráfico, a la hora de los exámenes, los posibles nervios y equívocos que, por otra parte, en clases normales no se cometen?

—En el Servicio Militar, ¿puedo sacarme el permiso para la conducción de turismos?

—¿Por qué, al renovar la documentación para nuevas convocatorias de examen, hay que pagar tasas (5.000 pesetas) y la matrícula, así como las clases de examen? ¿No es excesivo?

—¿Existe algún tipo de facilidades a personas que tengan dificultad para la conducción, en cuanto a la obtención del permiso? **Juan Francisco Fernández. Málaga.**

*Respuesta:* **Los funcionarios que califican las pruebas de aptitud para la obtención del permiso de conducción lo hacen de la manera más objetiva posible y de acuerdo con los criterios establecidos con carácter general.**

**En el Servicio Militar puede obtenerse el permiso, pero sólo para la conducción de vehículos militares. Dicho permiso podrá ser canjeado posteriormente por el permiso civil correspondiente.**

**De acuerdo con la legislación en vigor, la tasa que se satisface al solicitar permiso de conducción sólo permite dos convocatorias de examen.**



José RUBIO

**Por lo que a la matrícula y gastos de clases se refiere, es cuestión de la escuela y del acuerdo al que usted haya llegado con ella.**

**El criterio que se sigue con los aspirantes al permiso es objetivo e igual para todos, a no ser que usted se refiera a quienes obtengan permisos sujetos a condiciones restrictivas, por padecer alguna minusvalía o dificultad de lectura comprensiva, en cuyo caso no es que se den facilidades —lo que supondría un trato discriminatorio—, sino que las formas de examen pueden ser distintas, teniendo en cuenta tales deficiencias.**

## MATRICULAS DESCONOCIDAS

Les escribo con el deseo de que me aclaren una duda sobre las matrículas que portan ciertos automóviles. Por ejemplo, la de algunos es con el fondo verde y en ella figura la provincia, un número y las letras RO al final. ¿Cuándo se utiliza tal matrícula? ¿Es cierto que sólo puede utilizarse dentro de la ciudad de donde es dicho vehículo?

El segundo tipo de matrícula a la que me refiero es de fondo de color rojo, mayor que las normales, y está escrito «primero», o «segundos» «tercer trimestre». ¿Qué significa tal inscripción?

Y, por último, una matrícula de fondo blanco que empieza con un número (más bien bajo), luego la provincia, otro número y al final un pequeño rectángulo de color rojo, con unos números romanos dentro de él. **Ana Elena Serrano. Burgos.**

*Respuesta:* **La matrícula de color verde a que usted se refiere corresponde a un permiso temporal de circulación de treinta días, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 165 del Código de la Circulación. Los datos que figuran en las placas son: contraseña de la provincia, número de orden de la matrícula, letra R (que significa que se trata de un permiso de treinta días) y número del 0 al 99 (no se trata de una letra o). Este permiso temporal se utiliza en los casos que prevé el referido artículo, cuya lectura, dada su extensión, le recomendamos. Tal permiso es válido para circular por todo el territorio nacional.**

**Las placas de fondo rojo son las denominadas «placas para pruebas», que se conceden a las personas naturales o jurídicas fabricantes o vendedores de automóviles, remolques o semi-remolques que tengan establecimiento abierto en España para dicha actividad. Dichas placas, como su propio nombre indica, se utilizan para pruebas o exhibiciones de vehículos de una marca y una misma categoría, no matriculados, que los fabricantes o vendedores fabriquen o vendan. Los permisos para pruebas autorizan a circular por la provincia en que se halle el establecimiento y sus limítrofes, y para hacerlo por otras provincias será precisa una autorización especial expedida por la DGT. El hecho de que ponga en dichas placas 1.° ó 2.° *semestre* (no trimestre) es que el período de validez de dichos permisos es de seis meses como máximo.**

**En cuanto al tercer tipo de matrícula que nos consulta, se trata de la turística, que deben llevar los vehículos automóviles que se matriculen en España en régimen de importación temporal, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 166 del Código. Los datos que figuran en la banda vertical roja, a la derecha de la placa, indican el mes y año en que caducan dichas placas, de acuerdo con lo que dispone el artículo 232 del citado Código.**



# BUZON ESPECIAL

## TERRORISMO CONTRA LOS CONCESIONARIOS FRANCESES

**Desearía la publicación de esta carta en su revista, para exponer la opinión sincera de la gente sobre los problemas que les afectan, especialmente cuando no se les consulta su opinión por los propios medios de comunicación, por razones lógicas de interés periodístico, espacio, etcétera.**

**Cuando otra vez la cobardía terrorista se ensaña en nuestro sector de pequeños empresarios (léase coche-bomba en Citroën y paquete explosivo en Renault), con lesiones a personas y daños a propiedades, los compañeros de profesión debemos testimoniar nuestra condena por tales hechos y nuestro sentimiento de condolencia en solidaridad con los afectados.**

**Una vez más queremos dejar constancia de la falsedad de las «razones» terroristas, cuando dicen que atentan contra los que representan o defienden intereses franceses, porque por la misma regla de tres deberían haber atentado contra quienes compraban muebles a la cooperativa Sokoa, en donde se descubrieron armas de ETA, según las noticias publicadas en prensa.**

**El sector de talleres de reparación reúne, como muchos otros sectores de pequeños empresarios y artesanos, toda la pluralidad de actitudes frente a la política, desde militantes de todos los partidos hasta quienes no se identifican con ninguna de esas ideas.**

**Lo que podemos asegurar todos los que representamos el sector es que los terroristas no van a conseguir con estas acciones ningún incremento de simpatía hacia ellos, y sí acrecentar, si cabe, el rechazo de estos métodos cobardes y de quienes los aprueban.—*Carmelo V. Olmo. Presidente de la Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines. Barcelona.***

## CURSOS DE RECICLAJE

Nuevamente me pongo en contacto con ustedes, con el afán de intentar conseguir información y consejo sobre ciertos puntos que están muy oscuros y creo son importantes para la mejora de la enseñanza dentro de la propia autoescuela, así como para colaboración con entidades tales como ayuntamientos y colegios de EGB. Esto creo que redundaría en una mejor educación vial y seguridad, sin menospreciar en absoluto nuestro perfeccionamiento como profesores. Estos datos o consejos que me gustaría me aclarasen son los siguientes:

1.—Leo en la revista TRAFICO, año II, núm. 16, que existe en Móstoles un centro para reciclaje y adaptación de nuestros certificados por los nuevos títulos de profesores de Formación Vial, y me gustaría saber si estos centros se van a repartir por otras provincias, pues también tenemos derecho los demás, sin necesidad de tener que desplazarnos a 400 kilómetros. Y, en caso de no ser posible esto a corto plazo, ¿es posible hacerse con las materias y temas que se imparten en esos cursos? Sería una forma de que nuestro nivel, aunque sólo sea teóricamente, pudiera subir mientras tanto.

2.—Aconséjeme un buen texto sobre Educación Vial y Seguridad Vial.

3.—¿Existe algún texto específico sobre Educación Vial para enseñar a nivel de EGB?—**José María Gamero. Profesor de autoescuela. Zafra (Badajoz).**

*Respuesta:* **Efectivamente, en Móstoles (Madrid) existe un Centro de Investigación de la Conducción en el que, además de otras actividades, se celebran los cursos para profesores de Formación Vial, tanto de reciclaje como nuevos. Por lo que a los de reciclaje se refiere, se han celebrado en varias provincias y se celebrarán en todas, e incluso en comarcas cuyo número de profesores lo justifique, a medida que las disponibilidades de personal docente lo permitan. Los textos a utilizar por los alumnos se reparten por la DGT a todos los profesores que se encuentran participando en los cursos.**

**En cuanto a los textos a que usted se refiere en los puntos 2 y 3 de su carta, son varias las editoriales que han publicado alguno, por lo que comprenderá no podemos indicarle uno en particular. Esto podría interpretarse como un modo de publicidad.**

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

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

# PASO de CEBRA

## LA NOCHE GALLEGA

**Gonzalo OCAMPO ***

CUMPLIDO el tránsito inexorable del otoño hacia el invierno, las artificiales modificaciones horarias para el buen aprovechamiento de la luz natural hacen que llegue antes la noche. Y que sea más larga. Ya con el crepúsculo del atardecer, los verdes de Galicia pierden su tono y su definición, se desvanecen uno a uno, urgentemente, con las últimas claridades.

Está plena de temores y de temblores la noche gallega. Cuando no haya estrellas, conviene el recogimiento en el hogar, para no toparse con los espíritus que vienen a nuestro mundo a expiar culpas y agarrar prosélitos. Aquella procesión lejana de luces inciertas, que marcha deslavazada y con pausa, no es otra que la de ánimas en pena. Es la Santa Compaña que encabeza la Estadea, un vivo como nosotros, desdichado por toparse con la hueste, que le entrega caldero y cruz. Ya será parte de la comitiva doliente, un día y otro, hasta que aprenda el artilugio que consiste en trazar un círculo a su alrededor, o el de tumbarse boca abajo sobre la tierra húmeda para que los penitentes lo muelan, únicos medios estos por los que puede uno librarse del tétrico desfile. De todas formas, quien torna a los vivos será ya pura melancolía y se le secarán las carnes, hasta quedar sin salud y sin vigor.

Pero es que al lado de esta noche, lúgubre y procesional, hay otra igualmente gallega, todavía más rigurosa y sangrienta, que va incardinándose en los nuevos modos de vida, los que han llegado de la mano de la automoción, de la fuerza y del imperio automotriz que todo lo invade, que alcanza ya al más recóndito de los lugares. Centenares, ya, de paisanos nuestros, caminantes, han perdido la vida, en cualquier recodo del lírico paisaje, sorprendidos entre el furor mecánico y la noche. Estadísticamente, puede probarse la proclividad de esta forma de muerte hacia la nocturnidad. En las sombras, parece como si la Santa Compaña se hubiera vestido de modernidad abandonando los viejos hábitos rituales para cambiarlos por otros medios, más eficaces y devoradores, más aptos sin duda para continuar la siembra de las desolaciones.

¿Remedios? No sirven métodos como el de la circunferencia que se dibuja en torno a los pies, sobre el suelo mismo, o el decúbito prono del pobre cuerpo. Es preciso cambiar las estrategias viejas por otras diferentes. Hace falta el andar vigilante y cauto, la huida vertiginosa del peligro que viene. No se puede filosofar distraídamente a lo largo de la infinita red de caminos gallegos, abiertos para la comunicación entre las gentes de lugar a lugar, en la región del planeta con más acusada dispersión de seres humanos. Ahora, en la carretera, hace falta que la cavilación se cambie por el ingenio instruido. Es necesario conocer y practicar tácticas que hagan menos vulnerable al andador de las angostas calzadas de esta tierra.

Para este menester del caminar, sí que han de robustecerse las raíces de la desconfianza, que tan entramadas se hallan en el alma gallega. Cuantitativamente, es el caminante gran perdedor en las diarias confrontaciones con los automóviles, pero ha de notarse que el justo afán de restar vidas al tráfico requiere del ejercicio de unas cuantas precauciones que se aprenden. Si inevitablemente hemos de compartir el suelo con el vehículo de motor, habrá de plantearse, como tarea pendiente, la del adiestramiento en prudencias, no para enfrentarse a los demonios de la velocidad, sino para huir de ellos con presteza.

A los ancestrales modos de vida de la ruralidad gallega, a sus paisajes más líricos y bellos, han de acercarse costumbres nuevas. La instrucción y la educación, la cautela, el sentido vial, serán claves para que el andador de los caminos deje de ser víctima propiciatoria de las irracionalidades mecánicas. Porque hoy es otra la Santa Compaña en las noches invernales; es otra, más vibrante y enloquecida, más vertiginosa y cruel. Mejor ha de ser la tierra por medio frente a la procesión de ánimas que el castigo para indolentes y descuidados. Al final, cualquiera puede sumarse al desfile tenebroso del que ya no se retorna.

** Técnico de Tráfico*





## LA SALUD DEL COCHE

*ENTRE las múltiples causas y circunstancias que motivan un accidente de tráfico, unas más trascendentes que otras, hay una que tiene sustancial importancia: el estado del vehículo. Es decir, la holgura o no de la dirección; discos de los frenos rayados, amortiguadores que no cumplen su función debidamente y así un sinfín de defectos más o menos graves que, en cualquier momento, pueden propiciar un siniestro en el que —conviene recordarlo— no sólo se verá involucrado el descuidado propietario del automóvil en cuestión, sino, probablemente, algunas personas más; en definitiva, riesgo de accidente.*

*PRECISAMENTE por ello, en nuestro país se han implantado las inspecciones técnicas de vehículos, cuyo objetivo es garantizar en lo posible el buen estado de los automóviles —sobre todo los de cierta antigüedad— y, por ende, mayores garantías para todos. Una medida, además, que debe servir para ir concienciando día a día a los conductores sobre la necesidad de mantener el coche en perfecto estado, sobre todo en lo que respecta a los elementos de seguridad.*

*DE hecho, los primeros datos que poseemos sobre las inspecciones llevadas a cabo en los turismos denotan una esperanzadora preocupación —ya es algo— por parte de los automovilistas. Suficiente como para que, en algunos casos, el propietario del coche próximo a pasar la revisión correspondiente prefiera pasar primero por su taller para poner en orden aquello que, como ya sabía, no funcionaba correctamente. Algo que cuando se logre, pero no sólo por el temor a su rechazo en la estación ITV, sino por ser consciente del problema que pueda generar, significará que comenzamos a avanzar y mucho.*

*NATURALMENTE, habrá quien, como siempre, buscará tres pies al gato y no encontrará justificación a una medida como ésta. Para ellos, convendrá recordar que estudios rigurosos llevados a cabo en Suecia, país bastante fiable en este terreno, afirman que estas inspecciones pueden reducir de forma importante los accidentes producidos precisamente por deficiencias técnicas de los coches —en una banda que oscilaría entre el 40 y el 70 por 100—, lo que justifica una preocupación generalizada. Por si esto no fuera suficiente, hay otros estudios, realizados en distintos países, que confirman la influencia del mal estado del coche en los accidentes en porcentajes que oscilan entre el 8,5 por 100 del Reino Unido y el 24 por 100 de Bélgica. Datos que deben ser lo suficientemente elocuentes como para que la propia CEE decidiera evaluar recientemente cómo repercutiría la introducción de estas inspecciones en el ámbito comunitario, llegando a conclusiones tan gráficas como que se evitarían entre 65.000 y 127.000 accidentes sin víctimas y entre 19.000 y 36.000 con víctimas.*

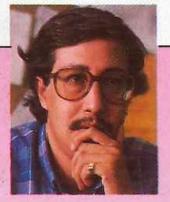
*MIENTRAS tanto, España se ha puesto manos a la obra y ya son realidad las inspecciones técnicas para todo tipo de vehículos. Precisamente, el próximo 31 de marzo termina el plazo para todos aquellos vehículos matriculados antes de 1972 y se está, pues, en el comienzo de un cultivo que debe comenzar a dar sus frutos en breve. Una labor que, propiciada desde la DGT conjuntamente con el Ministerio de Industria, está transferida a las Comunidades Autónomas de forma plena —con la excepción de Cantabria—, a las que, en términos generales, hay que elogiar por el tremendo esfuerzo que están llevando a cabo, elogio que habrá de ampliarse a las entidades colaboradoras que también aportan su granito de arena. Naturalmente, hay desajustes que se deberán ir corrigiendo con el tiempo y habrá, por tanto, que esperar un mínimo período de rodaje para poder exigir al máximo a todos.*

*EN cualquier caso, una medida acertada de la que todos debemos salir beneficiados. Porque si importante es conseguir un parque de automóviles joven, no lo es menos alcanzar que los menos jóvenes, al menos, gocen de buena salud...*

Tráfico

## AYER Y HOY

**Jesús SORIA**



NO sé si habían caído en la cuenta, pero los niños se familiarizan mucho antes con los coches que con cosas más propias de su edad. Son un vivo ejemplo de lo que ha supuesto la revolución del coche en las últimas décadas de este siglo. Miren atrás si no. Echen una ojeada a los albores de la conducción en nuestro país. Cuando comprarse un coche era como adquirir ahora una «minipimer». «Aquí el enchufe, aquí el botón de las velocidades.» Y a rodar. Unas páginas de la historia que nada tienen que ver con la historia de hoy. Una realidad de ayer que, afortunadamente, nada tiene que ver con la realidad de hoy.

AHORA las cosas son de otra manera. Empezando por las ITV. Tenía que llegar y llegó. Helo aquí. Las inspecciones técnicas de vehículos ya no son materia exclusiva de camioneros o taxistas. A muchos conductores de a pie se les acabó la patente de corso. Las averías de los elementos de seguridad del coche no distinguen entre profesionales o domingueros. Por eso también han comenzado a pasar por el «quirófano». Algo inevitable, teniendo en cuenta la antigüedad media de nuestros coches. Una solución que se impone a nivel de la CEE. Aunque para ser plenamente europeos nos queda una ardua tarea en la batalla por rejuvenecer el parque. Tarea de todos, por cierto. No obstante, aquí empieza a prepararse todo a buen ritmo. Las «iteuves» crecen como setas, aunque en algún caso se están rezagando demasiado.

UNA tónica parecida sí mantuvieron los españoles en el primer París-Dakar sin Tierry Sabine. No fueron los primeros, pero estuvieron entre los primeros. Un objetivo que es habitualmente perseguido por los taxistas. Es la lucha por estar en primera línea cuando alguien grita el «¡taxi, taxi!». Es la lucha por la parada privilegiada, por el cliente. Soportando malas caras, cuando no insultos recíprocos. Habituales al «recorte» (con infracción incluida) sobre el asfalto. Buenos conductores —en general—, pero cargados de defectillos poco aconsejables, producto de muchas horas al volante, que por algo la calle la consideran un poco suya.

TERMINO con el frío. El temporal pasó, dentro de lo que cabe, satisfactoriamente. Todo el mundo estuvo en su sitio. La sensibilidad hacia la carretera crece, como crecen las precauciones. Miles de llamadas para pedir asesoramiento sobre el estado de los viales, miles de consejos para «salir o no salir», miles de consultas para pedir parecer sobre qué camino tomar.

Claro que todo es mejorable. Para unos y para otros...

Inspección Técnica de Vehículos: el 31 de marzo termina el plazo para los más antiguos

# COMENZÓ EL «CHEQUEO»

El 31 de marzo de este año finaliza el plazo para que todos los vehículos de turismo particulares, matriculados antes de 1972, pasen inspección técnica obligatoria en una estación ITV. Los matriculados entre ese año y 1974 deberán hacerlo antes de que finalice el presente año y así sucesivamente, hasta completar, en diciembre de 1991, todos los vehículos con matrícula anterior a 1987. Los matriculados este año estarán exentos de revisiones hasta cumplir el quinto año, después revisarán cada dos años y, a partir del noveno, anualmente.

Respecto a la antigüedad de nuestro parque (el 42,25 por 100 de los turismos tiene 10 o más años), estudios realizados en diversas provincias españolas reflejan que un alto porcentaje de vehículos circulan con graves deficiencias mecánicas y existe la constatación de que los fallos mecánicos contribuyen con un 12 por 100 a la siniestralidad en nuestras carreteras. Ambos aspectos han aconsejado, al igual que en la mayoría de países europeos, una comprobación periódica obligatoria de los elementos esenciales de seguridad de los automóviles.

Informe de Alejandro G. VADILLO
y José Ignacio RODRIGUEZ
Fotos: Miguel GARROTE

A través de la obligatoriedad de las inspecciones técnicas periódicas se pretende asegurar que los vehículos en circulación mantengan unas condiciones de seguridad por encima de las mínimas exigibles, para lo cual las revisiones que hasta hace poco se hacían a camiones, autobuses, taxis, vehículos industriales y de autoescuelas, etcétera, se han ampliado también a las motocicletas y turismos particulares.

**Evitar más de 163.000 accidentes en Europa**

Aparte nuestra propia experiencia, que atribuye en un 12 por 100 la influencia del estado del vehículo en el origen de accidentes, se calcula que ésta es del 8,5 por 100 en el Reino Unido, del 12,5 por 100 en Suecia, del 15 por 100 en Estados Unidos y del 24,4 por 100 en Bélgica, por poner algunos ejemplos. En este sentido, un estudio realizado en 1985 por la CEE (no estaba aún incluida España), en el que se pretendía evaluar las posibles ventajas de la introducción de la inspección técnica periódica obligatoria en todos los vehículos, demostraba que se evitarían entre 65.000 y 127.000 accidentes sin víctimas, así como entre 19.000 y 36.000 accidentes con víctimas. Por otra parte, se ahorrarían alrededor de 1.200.000 toneladas de combustible, se reducirían las emisiones de anhídrido carbónico en un 20 por 100 y las de hidrocarburos en un 10 por 100.

Existen otros estudios, como el efectuado en Suecia por la agencia AB Suensk Bilprovning, según el cual, tras la implantación de la inspección obligatoria para todos los vehículos a partir de 1965, se ha observado una reducción de accidentes imputables a fallos mecánicos de un 52 por 100. Un segundo estudio lo ofrece la National Highway Traffic Safety Administration y en él se habla de una reducción de la accidentalidad por fallos mecánicos entre el 45 y el 75 por 100.

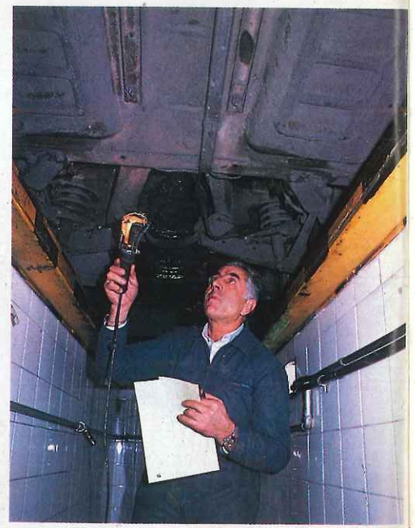
A estos mismos resultados han llegado las administraciones de gran parte de los países europeos, que han decidido, como España, imponer la inspección periódica con carácter obligatorio. Por otro lado, con motivo de la declaración de 1986 como Año Europeo de la Seguridad Vial, la Comisión Europea ha manifestado su interés en establecer una reglamentación común para hacer extensiva la revisión obligatoria en todos los países comunitarios.



*Los camiones de más de 3,5 toneladas y más de diez años de antigüedad tienen que pasar revisiones semestralmente.*



*Un estudio realizado por la CEE demuestra que con la obligatoriedad de las inspecciones técnicas se evitarían más de 163.000 accidentes en Europa.*



*Las inspecciones se realizan sin desmontaje alguno de los órganos del automóvil.*

**ANTIGÜEDAD DEL PARQUE AUTOMOVILISTICO (1985)**

| | Camiones | % | Autobuses | % | Turismos | % | Motocicletas | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Más de 20 años | 40.920 | 2,68 | 2.563 | 6,16 | 141.879 | 1,53 | 146.989 | 19,89 |
| Más de 17 y menos de 20 años | 121.325 | 7,93 | 5.830 | 14,02 | 654.701 | 7,06 | 105.936 | 14,33 |
| Más de 13 y menos de 17 años | 236.501 | 15,46 | 9.574 | 23,02 | 1.572.182 | 16,98 | 50.849 | 6,88 |
| Más de 9 y menos de 13 años | 347.542 | 22,73 | 9.716 | 23,36 | 2.315.853 | 24,97 | 110.629 | 14,97 |
| Más de 5 y menos de 9 años | 362.732 | 23,72 | 6.318 | 15,19 | 2.367.510 | 25,53 | 169.742 | 22,97 |
| Menos de 5 años | 420.291 | 27,48 | 7.591 | 18,25 | 2.221.585 | 23,96 | 154.911 | 20,96 |
| TOTAL | 1.529.311 | 100,00 | 41.592 | 100,00 | 9.273.710 | 100,00 | 739.056 | 100,00 |



Además de las ventajas que supone la detección de deficiencias que afectan a la seguridad, hay que añadir otras: por ejemplo, el conductor que sufre rechazos en la inspección de su vehículo tiende a simplificar el proceso y pasa primero por el taller, lo que supone una eficaz labor de prevención y de mentalización sobre la importancia que tiene el estado del automóvil para la seguridad.

**Así son las revisiones**

La revisión o inspección técnica se efectúa sin necesidad de desmontar piezas o elementos del vehículo, con la ayuda de unos equipos básicos que permiten la diagnosis de una forma objetiva y sin que exista la posibilidad de obtener unos resultados distintos si se cambia de equipo.

Naturalmente, los elementos sujetos a revisión son aquellos que las estadísticas han señalado como causa primaria de accidentes, y son frenos, neumáticos y ruedas, dirección, luces y suspensión.

La inspección comienza con la identificación del vehículo y comprobación de su número de bastidor. Posteriormente se comprueba la convergencia de las ruedas directrices. El siguiente paso es la verificación de luces y, una vez comprobados también los amortiguadores, se verifica la eficacia del frenado y el reparto del esfuerzo entre las ruedas del mismo eje.

Siguiendo la línea de inspección, el vehículo pasa al foso donde se comprueban visualmente distintos aspectos del estado interior y exterior (asientos y sus anclajes, puertas, ventanas, espejos retrovisores, neumáticos, bastidor, posibles corrosiones de la estructura, pérdidas de aceite, etcétera). Allí mismo se verifican las holguras de la dirección, así como la timonería y conducciones, para determinar posibles roturas o desgastes.

Por último, se comprueban aspectos relacionados con la contaminación ambiental por la composición de los gases de escape y el ruido producido por el motor.

Cuando el resultado de una inspección técnica es favorable se hace constar en la tarjeta ITV y es comunicado por la estación que la efectúa a la correspondiente Jefatura Provincial de Tráfico. Si el resultado acusa defectos que afectan gravemente a las condiciones de seguridad, la estación ITV da un plazo para subsanarlos al titular del vehículo, en función de la naturaleza de los defectos. En estos casos, se retiene la tarjeta ITV y se facilita un resguardo valedero por el plazo señalado y para el itinerario previsto para que el vehículo sea reparado en un taller y vuelva de nuevo a pasar revisión.

El propietario del vehículo puede exigir al taller un presupuesto por escrito en el que se detalle el coste de la reparación de los defectos observados en la inspección. La aceptación de este presupuesto implica, para el taller, la obligación de garantizar la reparación para que el vehículo pueda pasar la segunda inspección.



*Lucina Gómez tiene que volver con su seiscientos después de subsanar algunas anomalías. Sin embargo, ella ha decidido llevarlo al chatarrero.*

## De la ITV al desguace

Lucina Gómez capea el temporal de frío y lluvia, resguardada en su seiscientos del año 70. Espera turno para pasar revisión en la ITV de Getafe desde las 6,15 de la mañana. No le tocará hasta las 10,30 horas.

Lucina utiliza su viejo vehículo para ir al trabajo, para llevar a los niños al colegio, al médico, etcétera, pero siempre dentro de la ciudad. Nunca se atrevería a hacer un viaje por carretera, por corto que fuera. Dice que le va muy bien, que lo cuida y lleva siempre al mismo taller, pero teme que en la revisión —de cuya obligación se ha enterado por la prensa— le encontrarán pegas y tendrá que pagar un dineral.

«Es una cosa buena que se vigilen los coches, pero aquí está mal organizado, ya que en una ciudad como Madrid no se puede tener un solo sitio para pasar revisión. Deberían poner distintos puntos y dar más información.»

El seiscientos entra en la línea de inspección de la ITV. La rueda trasera derecha frena mal y el neumático está muy desgastado. Además, parte de los bajos están corroidos.

Le informan que tiene tres días para subsanar estos defectos y volver a pasar revisión sin pagar nada. Si lo hace fuera de ese plazo tendría que abonar 5.200 pesetas.

Han transcurrido varios días y Lucina nos pregunta si conocemos un desguace donde poder llevar su coche. Lo quiere vender al chatarrero y así evitarse problemas de seguridad. Y de nuevo insiste en que las revisiones están muy bien, pero que «lamentablemente es una manera de sacarnos dinero».

**Normas y sanciones**

Cuando en la inspección se detectan anomalías o desgastes de tal naturaleza que la utilización del vehículo representa un peligro, tanto para sus ocupantes como para los demás usuarios, el organismo inspector informa en tal sentido a la Jefatura Provincial de Tráfico, al tiempo que retiene la tarjeta ITV y propone la baja definitiva del vehículo.

Cuando se tiene fundada sospecha de que un vehículo no reúne las condiciones técnicas exigibles y de que puede poner en peligro la seguridad vial, se puede exigir que sea sometido a una inspección, aunque no se aplicaría tarifa a este servicio si el resultado es de apto. En este caso, y a petición del interesado, se considerará como inspección periódica.

Los titulares de los vehículos son directamente responsables del mantenimiento al día de las tarjetas ITV, mediante la presentación a inspección dentro de los plazos ordenados en cualquier estación ITV autorizada, como condición previa a la circulación por las vías de todo el territorio nacional. En los casos de incumplimiento, los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, sin perjuicio de la denuncia que habrán de formular por las

## La inspección de los más viejos

Los vehículos particulares y agrícolas deberán comenzar a pasar revisiones obligatorias en las fechas que se indican en el cuadro, aunque la programación específica de las mismas las realizan las propias comunidades autónomas.

| Año de Matriculación | Primera inspección antes de |
|---|---|
| Antes de 1972 | 31- 3-87 |
| 1972 a 1974 | 31-12-87 |
| 1975 a 1976 | 31-12-88 |
| 1977 a 1980 | 31-12-89 |
| 1981 a 1983 | 31-12-90 |
| 1984 a 1986 | 31-12-91 |
| (con posterioridad a 1986) | (a partir del quinto año desde su matriculación) |

## FRECUENCIA DE LAS INSPECCIONES

| Clase de vehículo | Antigüedad |
|---|---|
| Motocicletas | Hasta 5 años, exento<br>Más de 5 años, bienal |
| Vehículos particulares dedicados al transporte de personas, excluidas las motocicletas y ciclomotores, con capacidad de hasta nueve plazas, incluido el conductor | Hasta 5 años, exento<br>De 5 a 9 años, bienal<br>De más de 9 años, anual |
| Vehículos de servicio público con aparato taxímetro | Hasta 2 años, exento<br>De 2 a 4 años, anual<br>De más de 4 años, semestral |
| Vehículos de servicio público dedicados al transporte de personas y no provistos de aparato taxímetro, con capacidad de hasta nueve plazas, incluido el conductor | Hasta 2 años, exento<br>De 2 a 4 años, anual<br>De más de 4 años, semestral |
| Vehículos dedicados al servicio de alquiler sin conductor | Hasta 2 años, exento<br>De 2 a 4 años, anual<br>De más de 4 años, semestral |
| Vehículos de servicio público o privado dedicados al transporte de personas, excluido el transporte escolar y de menores, con capacidad para 10 o más plazas, incluido el conductor | Hasta 10 años, anual<br>De más de 10 años, semestral |
| Vehículos dedicados al transporte escolar y de menores | Hasta 10 años, anual<br>De más de 10 años, semestral |
| Vehículos y conjuntos de vehículos dedicados al transporte de mercancías o cosas, de servicio público o privado, con un peso máximo autorizado menor o igual a 3,5 Tm. | Hasta 2 años, exento<br>De 2 a 4 años, bienal<br>De 4 a 10 años, anual<br>De más de 10 años, semestral |
| Vehículos dedicados al transporte de mercancías o cosas, de servicio público o privado, con un peso máximo autorizado superior a 3,5 Tm. y cabezas tractoras independientes | Hasta 10 años, anual<br>De más de 10 años, semestral |
| Tractores agrícolas y maquinaria agrícola autopropulsada | Hasta 5 años, exento<br>De 5 a 15 años, bienal<br>De más de 15 años, anual |
| Remolques agrícolas | Hasta 5 años, exento<br>De 5 a 15 años, bienal<br>De más de 15 años, anual |
| Vehículos especiales destinados a obras y servicios y maquinaria autopropulsada, con exclusión de aquéllos cuya velocidad de servicio sea menor de 20 km/h. | Hasta 3 años, exento<br>De 3 a 10 años, bienal<br>De más de 10 años, anual |
| Góndolas de estaciones transformadoras móviles y vehículos de la industria del circo y de ferias ambulantes | Hasta 3 años, exento<br>De 3 a 6 años, bienal<br>De más de 6 años, anual |
| Vehículos dedicados a Escuelas de Conductores | Hasta 2 años, exento<br>De 2 a 4 años, anual<br>De más de 4 años, semestral |
| Ambulancias de servicio público o privado | Hasta 2 años, exento<br>De 2 a 4 años, anual<br>De más de 4 años, semestral |




*La ITV de Madrid tiene capacidad para revisar 500 vehículos diarios.*

infracciones correspondientes, intervendrán el permiso de circulación del vehículo y entregarán un volante con diez días de validez para que se continúe viaje y se someta a inspección técnica. Transcurrido ese plazo sin que se justifique haber presentado el vehículo a la citada inspección, se acordará, por la Jefatura de Tráfico que tramita la denuncia, el precintado del vehículo.

Cuando se compre un vehículo usado y se solicite la transferencia de titularidad es conveniente comprobar, antes de que lo haga la Jefatura correspondiente, que el vehículo está al corriente de las inspecciones técnicas.

Los vehículos particulares matriculados en territorio nacional antes de 1972, con capacidad de hasta nueve plazas (incluido el conductor), y los vehículos agrícolas deberán pasar inspección técnica antes del 31 de marzo de este año. Los matriculados entre los años 1972-74 lo harán antes del 31 de diciembre de 1987. Entre 1975-76, antes del 31 de diciembre de 1988. Entre 1977-80, antes del 31 de diciembre de 1989. Entre 1981-83, antes del 31 de diciembre de 1990. Entre 1984-86, antes del 31 de diciembre de 1991. Con posterioridad a 1986, a partir del quinto año desde su matriculación. Desde esa «edad» las motocicletas pasarán revisión cada dos años, mientras que los turismos lo harán también así hasta alcanzar los nueve años de antigüedad y, a partir de ahí, anualmente.





*En las ITV también pueden realizarse inspecciones de automóviles adaptados para la conducción de minusválidos.*

### Puesta en marcha de la red ITV

Al objeto de dotar a toda España del número de estaciones de Inspección Técnica de Vehículos (ITV) indispensable para cubrir las necesidades del parque de camiones, autobuses, etcétera, se consideró necesario dotar como mínimo con una estación a la totalidad de las provincias e islas más importantes. Sin embargo, el aumento de la frecuencia de inspección, el crecimiento del parque de vehículos, el progresivo envejecimiento del mismo y la extensión de la obligatoriedad de la inspección a los vehículos de turismo particulares, han llevado a establecer un sistema que permita la construcción de nuevas estaciones ITV de una forma ágil y posibilitando el acceso de entidades particulares.

## *La inspección técnica de vehículos*



Adalberto PEREA (*)

EL importante número de accidentes de circulación, que producen anualmente en España alrededor de 5.000 pérdidas de vidas humanas y más de 120.00 víctimas, viene siendo motivo de seria reflexión para las autoridades responsables del tráfico, que desde hace años vienen esforzándose en conseguir una disminución de esas cifras, que junto con el cáncer y las enfermedades coronarias constituyen las tres principales causas de mortalidad de nuestros días.

Las medidas tomadas hasta ahora, si bien han servido para que el número de accidentes no haya sido aún mayor, han demostrado ser insuficientes, haciéndose preciso la toma de nuevas iniciativas, que incidan sobre cada uno de los tres factores que intervienen en los accidentes, esto es, el conductor, las vías y el vehículo.

Por lo que respecta al vehículo, resulta evidente constatar que sus condiciones de seguridad han mejorado notablemente en los últimos 25 años, no siendo ajeno a esa mejora el esfuerzo de los fabricantes y el de las autoridades, que mediante la adopción de un número importante de reglamentos han conseguido mejorar los diseños, de forma que los vehículos de hoy son considerablemente más seguros y poluciona menos que los que circulaban hace sólo unas décadas.

Sin embargo, la mayor seguridad de los vehículos se ha visto compensada en el lado negativo por el aumento en la densidad de la circulación, lo que hace que la conducción siga siendo una actividad altamente peligrosa, que precisa la toma de medidas por parte de los poderes públicos y de la sociedad en general. Esta misma situación se repite en todos los países de nuestro entorno, que redoblan sus esfuerzos por atajar el problema desde todos los ángulos posibles.

La extensión de la obligatoriedad de la inspección técnica periódica, hasta ahora en nuestro país limitada a los vehículos industriales, es una de las medidas que se considera puede contribuir, de forma importante, a la reducción de accidentes.

La Comunidad Económica Europea ha efectuado en 1985 un estudio en el que se pretende evaluar las posibles ventajas que tendría, para el conjunto de los países miembros, la introducción de la inspección técnica periódica obligatoria de los vehículos de turismo. El citado estudio, efectuado antes de la incorporación de España y que, por tanto, no incluye a nuestro país en sus estimaciones, aporta los datos siguientes:

*a)* Se evitarían entre 65.00 y 127.000 accidentes sin víctimas.

*b)* Se evitarían entre 19.000 y 36.000 accidentes con víctimas.

*c)* Se ahorrarían alrededor de 1.200.000 toneladas de combustible.

*d)* Se reducirían las emisiones totales de CO en un 20 por 100 y las de hidrocarburos en un 10 por 100.

Otros países que, como Suecia, introdujeron la inspección periódica obligatoria en 1965, valoran los beneficios de la inspección de forma análoga. Allí se han publicado estadísticas altamente significativas sobre el número de vehículos que como consecuencia de la inspección han sido reparados o retirados de la circulación, por haber sido detectados defectos importantes que afectaban a su seguridad, eliminando con ello riesgos innecesarios para los restantes usuarios de las vías públicas.

También disponen de datos que corroboran que la inspección periódica contribuye a mejorar la calidad de las reparaciones en los talleres y actúa en forma positiva sobre los derechos de los consumidores en esta materia.

En España, los planes nacionales de seguridad vial de los últimos años han insistido sobre la necesidad de completar la red de estaciones actual, para permitir la inspección periódica de los vehículos de turismo.

Ello implica aumentar la capacidad de inspección, desde los 2 millones de inspecciones actuales a los cerca de 10 millones que serán necesarios cuando la inspección periódica de los vehículos de turismo sea una realidad.

Las dificultades a resolver son de toda índole y tienen una componente económica que no se le oculta a nadie.

La asunción de competencias en esta materia por parte de las comunidades autónomas y la publicación de una normativa sobre instalación y funcionamiento de las estaciones ITV, que permite a la iniciativa privada actuar en este campo, han removido algunos de los últimos obstáculos que impedían que la Administración española tomara nuevas iniciativas sobre este asunto.

Las comunidades autónomas tienen ante sí la gran tarea de creación de nuevas estaciones y la de mejorar la eficacia en la gestión de las ya existentes, así como la no menos importante de intentar concienciar a los ciudadanos para que éstos vean la inspección no como un trámite más al que les obliga la Administración, sino como un servicio del que se deducirá una importante mejora en la seguridad vial y una reducción de las tasas de accidentalidad de nuestras carreteras.

(*) Jefe del Servicio de Seguimiento e Inspección de Estaciones ITV, del Ministerio de Industria.

## Guía de las I.T.V.

### ANDALUCIA

*Estaciones en funcionamiento:* Todas las provincias cuentan al menos con una estación ITV, salvo Málaga, que dispone de un taller acreditado. Las provincias de Almería, Córdoba y Sevilla tienen además una entidad colaboradora cada una.
*Previsiones:* Cinco estaciones más.
*Teléfono de información:* (954) 45 99 99.

### ARAGON

*Estaciones en funcionamiento:* Teruel, Zaragoza, Huesca.
*Previsiones:* Primer trimestre 1987, una en Alcañiz y una unidad móvil de ITV contratada.
*Teléfono de información:* (976) 22 88 99.

### BALEARES

*Estaciones en funcionamiento:* Palma de Mallorca, Ibiza y Menorca.
*Previsiones:* En Palma de Mallorca, Palma, Inca y Manacor, entidades privadas; además para 1991 otras cuatro estaciones: dos en Palma de Mallorca, una en Ibiza y otra en Menorca.
*Teléfono de información:* (971) 29 04 50.

### CANARIAS

*Estaciones en funcionamiento:* Las Palmas de Gran Canaria, Tenerife y Lanzarote.
*Previsiones:* Una en la isla de La Palma y una ITV móvil.
*Teléfono de información:* (928) 37 10 77.

### CANTABRIA

*Estaciones en funcionamiento:* Ojaiz.
*Previsiones:* Entidad colaboradora en Polígono de Raos.
*Teléfono de información:* (942) 33 95 06.

### CASTILLA-LA MANCHA

*Estaciones en funcionamiento:* Albacete, Ciudad Real, Cuenca, Guadalajara y Toledo. Entidades colaboradoras en Ocaña, Talavera y Albacete.
*Previsiones:* Construcción de una estación en Alcázar de San Juan.
*Teléfono de información:* (925) 21 09 00.

### CASTILLA Y LEON

*Estaciones en funcionamiento:* Burgos, Soria, Segovia, Avila, Valladolid, Palencia, León, Zamora y Salamanca. Además, Tordesillas, Ponferrada y Miranda de Ebro.
*Teléfono de información:* (983) 33 75 99.

### CATALUÑA

*Estaciones en funcionamiento:* Tortosa, Reus, Lérida, Tremp, Montferrer, Manresa, Villatecavalls, Vic, Cebra, Argentona, San Juan Despí, Badalona, San Just Desvern. Tres estaciones móviles además.
*Previsiones:* 12 estaciones más.
*Teléfono de información:* (93) 372 77 77.




*El 42,25 por 100 de los turismos españoles tienen diez o más años de antigüedad.*

Por otro lado, el traspaso a las Comunidades Autónomas —con la excepción de Cantabria— de las funciones y servicios relativos a la Inspección Técnica de Vehículos, hace que cada comunidad establezca el sistema de instalación y gestión de las estaciones, así como la organización, seguimiento y control de su funcionamiento. Por su parte, corresponde al Estado la fijación de las condiciones mínimas de la línea de inspección, para asegurar la debida homogeneidad y la fijación de la periodicidad de revisión.

De los dos millones largos de vehículos que obligatoriamente deben pasar revisión este año, se llegará, a finales de 1992, a los diez millones, lo que da una idea aproximada del gran esfuerzo que, en estos momentos, están realizando las distintas comunidades para construir y poner a punto nuevas estaciones que permitan atender la demanda.

Los datos que hemos obtenido de las Consejerías de Industria de las distintas Comunidades sobre las revisiones que se han realizado durante 1986 y las previsibles que el 31 de marzo de este año cerrarán la primera oleada de revisiones de los coches más antiguos (los matriculados antes de 1972) son desiguales y en su mayor parte incompletos, debido a que no realizan un control informatizado.

En general, el número de usuarios que han acudido a las ITV es escaso y se han adelantado aquellos convencidos de que sus vehículos estaban en perfecto estado. Por tanto, se prevé que los más «achacosos» agotarán el plazo para hacerlo. No obstante, muchas comunidades han tratado de evitar avalanchas de última hora, estableciendo calendarios en función del número de terminación de las matrículas.

Así, según datos que nos facilitan desde la **Generalidad Valenciana,** se estima que durante 1986 han pasado revisión el 15 por 100 de los vehículos previstos, presentando anomalías el 35 por 100 de ellos. Por su parte, en **Galicia** se ha detectado que más del 50 por 100 de los vehículos presentaban problemas de dirección, fallos en frenos y amortiguadores. En el **País Vasco** están funcionando tres estaciones ITV pertenecientes a entidades colaboradoras, aunque el Gobierno vasco está construyendo las suyas. Se han realizado pocas revisiones y el porcentaje de rechazos oscila entre un 25 y un 30 por 100, debido a deficiencias en alumbrado, chapa, frenos y ruedas.

En **Extremadura,** las seis estaciones existentes son de la Junta. En el último trimestre de 1986 pasaron revisión 4.500 vehículos, de los cuales el 30 por 100 presentaban anomalías, sobre todo de holguras, frenos, bajos y luces. El mismo porcentaje de defectos se ha registrado en **Cantabria.**

La **Comunidad de Murcia** tiene en funcionamiento tres estaciones y se está ultimando una cuarta en Jumilla. No obstante, en función de la demanda, se ampliarían las líneas. Según responsables de la Consejería de Industria de la citada Comunidad, en marzo del pasado año se inició una campaña de información y se estableció un calendario en función del número final de la matrícula, apreciándose que el usuario comprende y acepta la revisión obligatoria.

En el **Principado de Asturias** se cuenta con una estación ITV en Prubia y se prevé que en un par de meses entre en funcionamiento una unidad móvil.



*El riesgo de «meter la pata» por los agujeros de estos bajos podridos es evidente. El vehículo tendrá que ser reparado y pasar una nueva inspección.*




*Frenos, neumáticos, dirección, luces y suspensión son los principales elementos sujetos a inspección.*

### Entre un 20 y un 30 por 100 de rechazos

La **Comunidad de Cantabria** es la única que aún no tiene transferidas las competencias en materia de ITV. La única estación, la de Ojaiz, se encuentra cerrada por obras de ampliación y, mientras tanto, funciona una unidad móvil. Se considera que entre el 20 y el 30 por 100 de los vehículos que han pasado revisión presentaban deficiencias, fundamentalmente de bastidor, frenos y dirección. No han hecho campaña de información.

Los vehículos inspeccionados en las dos estaciones que tiene la **Comunidad de Navarra,** adjudicadas a una entidad colaboradora, alcanzan el número de 2.900, de los que el 20 por 100 presentaba anomalías. Tampoco en esta Comunidad se ha hecho una campaña específica de información.

En la **Comunidad de Madrid** sólo funciona en la actualidad una estación ITV, por lo que los 130 usuarios/día que pasan revisión de sus vehículos particulares tienen que sufrir largas esperas. No obstante, ya han comenzado las obras de construcción de 11 estaciones más, que serán gestionadas por entidades colaboradoras.

### Avalanchas de última hora

Para los responsables de este tema, en **La Rioja** no se han cumplido las previsiones y se teme que a última hora acudirán en avalancha, a pesar de que a través de los medios de comunicación se hizo público el calendario de revisiones por trimestres y bloques de matrículas. Asimismo, aseguran que con la única estación ubicada en Logroño y otra móvil para vehículos agrícolas es suficiente para satisfacer la demanda.

En **Canarias** se cuenta con tres estaciones de la comunidad y se prevé que en dos meses funcionará una móvil para la isla de Gran Canaria. Asimismo se pretende sacar a concurso ITV privadas. Se estima que han pasado revisión obligatoria unos 15.000 vehículos de los 50.000 que tienen obligación de hacerlo antes del 31 de mar-

## Guía de las I.T.V.

### EXTREMADURA

*Estaciones en funcionamiento:* Cáceres, Badajoz, Plasencia, Trujillo, Mérida y Villanueva de la Serena.
*Teléfono de información:* (924) 31 93 62.

### GALICIA

*Estaciones en funcionamiento:* Lugo, Orense, Pontevedra y Vigo. Dos unidades móviles.
*Previsiones:* Una en construcción en La Coruña.
*Teléfono de información:* (981) 29 80 22.

### MADRID

*Estaciones en funcionamiento:* Getafe.
*Previsiones:* Colmenar Viejo, Lozoyuela, San Sebastián de los Reyes, Las Rozas, Collado Villalba, Parla, Leganés, Navas del Rey, San Fernando de Henares, Arganda y Villarejo de Salvanés (en distintas fases de construcción).
*Teléfono de información:* (91) 695 57 62.

### NAVARRA

*Estaciones en funcionamiento:* Beriain y Peralta, y una entidad colaboradora.
*Previsiones:* Ampliación de Beriain.
*Teléfono de información:* (948) 26 53 11.

### PAIS VASCO

*Estaciones en funcionamiento:* Arrigorriaga, Urnieta y Polígono de Jundiz, en Vitoria.
*Previsiones:* En función de la demanda.
*Teléfono de información:* (945) 22 47 00.

### ASTURIAS

*Estaciones en funcionamiento:* Prubia.
*Previsiones:* Una unidad móvil.
*Teléfono de información:* (985) 24 22 69.

### MURCIA

*Estaciones en funcionamiento:* Alcantarilla, Cartagena y Lorca. Ultimándose la estación de Jumilla.
*Previsiones:* Ampliación de la estación de Alcantarilla.
*Teléfono de información:* (968) 25 14 00.

### LA RIOJA

*Estaciones en funcionamiento:* Logroño, y una unidad móvil de ITV.
*Teléfono de información:* (941) 22 76 54.

### VALENCIA

*Estaciones en funcionamiento:* Valencia, Castellón, Alicante y Gandía.
*Previsiones:* Valencia, Castellón, Alcoy, y una unidad móvil.
*Teléfono de información:* (96) 352 21 52.




*Antes de que finalice el plazo para que pasen inspección los más antiguos, se prevén avalanchas de vehículos.*

Ojaiz (Cantabria), paso obligado para el vehículo usado procedente del extranjero

## ESPAÑA-CEE, DIALOGO PARA LA IMPORTACION

LA estación de ITV de Cantabria, ubicada en Ojaiz, aparte de las inspecciones obligatorias de camiones y servicio público y de las revisiones de los turismos particulares con determinados años de antigüedad, tiene además como competencia añadida la de ser la única puerta de entrada de los vehículos usados que se importan a la Península. La Delegación Provincial del Ministerio de Industria y Energía en Cantabria, que no tiene traspasada a esta Autonomía la competencia de las inspecciones de vehículos, determinó el cierre de la estación de Ojaiz para efectuar obras de remodelación que alcanzarán un montante de 15 millones de pesetas. Mientras se realizan las mejoras en la estación, una unidad móvil de la entidad colaboradora Itevelesa continúa inspeccionando vehículos ligeros. Mientras tanto, la demora en la tramitación de expedientes de importación de vehículos usados procedentes del área de la CEE ha crecido de manera espectacular, porque muchos ciudadanos españoles han visto la posibilidad de ahorrarse cientos de miles de pesetas en la compra de un vehículo usado de fabricación comunitaria, a consecuencia de la paulatina disminución de aranceles que pasará del 28,4 por 100 en enero de 1987, al 0,0 del año 1993. No obstante, ante esta avalancha, el Ministerio de Industria insiste en las pertinentes homologaciones para evitar un «coladero» de vehículos grandes y baratos, pero siempre antiguos, para la protección de un contingente de usuarios quizá poco exigentes, cegados por la baratura de los modelos.

Estas dificultades denunciadas por importadores españoles ante la CEE, han obligado a la Administración española a enviar una comisión negociadora a la Comunidad para hallar vías de flexibilización en el contencioso del automóvil importado. Fabricantes nacionales, importadores y usuarios en general aguardan con expectación el final de esta negociación, en la que se barajan muchos miles de millones de pesetas. Una Directiva Comunitaria habrá de marcar la línea a seguir en este sector del automóvil.

zo, y se ha detectado que los vehículos que presentaban deficiencias de reparación costosa han sido dados de baja. Se ha dado información en la prensa local, estableciendo un calendario por trimestres y en función de la antigüedad del vehículo.

Las **Baleares** cuentan con tres estaciones de la comunidad y se prevé sacar a concurso una privada y ampliar las líneas de las existentes. Según el director general de Industria de la Comunidad, el usuario «acepta las revisiones porque representan una garantía para su propia seguridad, a pesar de que entre un 15 y un 20 por 100 de los vehículos presentaban anomalías».

En la **Comunidad de Castilla-La Mancha,** donde existen cinco estaciones públicas —una en cada capital de provincia— y tres privadas, está en construcción una en Alcázar de San Juan. Según uno de los responsables de la Consejería de Industria de la Comunidad, «la gente se retrae y sólo están acudiendo aquéllos que están seguros de pasar bien la revisión». Han realizado una campaña informativa en todos los medios —excepto en televisión— que finalizó en diciembre.

Para Antonio Espadas, director general de Industria de la **Comunidad de Castilla y León,** las siete estaciones de la Comunidad y las cinco gestionadas por entidades colaboradoras no tienen capacidad suficiente para atender la demanda, por lo que se tiene previsto instalar otras. Asimismo, a pesar de las pertinentes campañas, no ha habido la respuesta adecuada por parte de los usuarios, «probablemente porque todavía no están concienciados».

En la **Comunidad de Aragón** están funcionando tres estaciones, una en cada capital de provincia, y antes de que finalice el primer trimestre se inaugurará otra en Alcañiz, además de otra móvil contratada. Para Luis García Pastor, director general de Industria de la Diputación General de Aragón, las impresiones sobre la marcha de las revisiones son buenas. Han realizado campañas publicitarias y volverán a hacerlo. Aproximadamente un 43 por 100 de los vehículos ya han pasado inspección obligatoria, aunque ha habido muchos rechazos, alrededor del 38 por 100.

**Andalucía** ha dividido la comunidad en 34 zonas concesionales bajo el principio de libre competencia e igualdad de tasas. De las 12 estaciones ITV existentes en la actualidad se prevé que pasen a 17, con 36 líneas de inspección.

La **Comunidad Autónoma de Cataluña** tiene preparado un Decreto de ampliación de su red de estaciones ITV, con lo que se aumentarán hasta 25 las 13 fijas y tres móviles existentes en la actualidad. Se estima que han pasado ya revisión entre el 30 y el 40 por 100 de los vehículos, de los que un 10 por 100 presentaba anomalías. Según el director general de Tecnología y Seguridad Industrial, Miguel Puch, «se intenta que el usuario pueda acudir a la ITV con día y hora señalada».

Por su parte, tanto **Ceuta** como **Melilla** disponen cada una de un taller concertado.

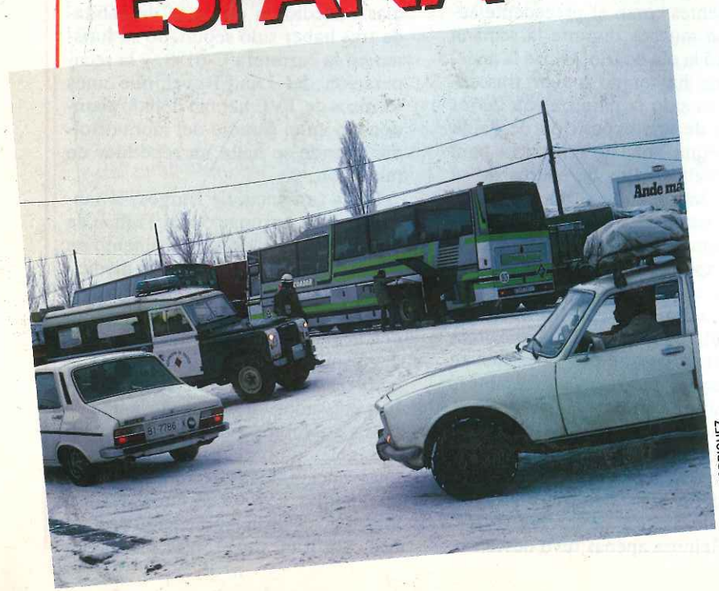


Tráfico, Carreteras y Protección Civil tuvieron que multiplicarse

# LA NIEVE PARALIZÓ MEDIA ESPAÑA



J. L. PEREIRA



José I. RODRIGUEZ

**LAS fuertes nevadas caídas en España durante la segunda semana de enero paralizaron el tráfico en la mitad norte del país. La nieve alcanzó tales dimensiones que no sólo estuvieron cerrados al tráfico más de setenta puertos de montaña, sino que provincias enteras —como Lugo o Asturias— quedaron incomunicadas al resultar intransitables incluso las carreteras nacionales. La ola de frío dejó aislados a más de un millar de pueblos españoles, causó una docena de muertos, innumerables incidentes en carreteras y ciudades y dejó completamente cercado a un número indeterminado de personas. El rigor de las temperaturas extremas —hay que remontarse un cuarto de siglo para recordar frío y nevadas similares— fue especialmente virulento en la referida mitad norte de España, dándose la circunstancia de que nevó en lugares tan insólitos como las playas de La Coruña o en Antequera (Málaga).**




Enrique DE CLASCA

Las zonas más castigadas por este temporal fueron las provincias gallegas de Lugo y Orense, León, Asturias, Cantabria, norte de Burgos, Soria, País Vasco, Navarra y zona pirenaica de Aragón y Cataluña, así como Granada y La Rioja. En todas ellas, tanto Protección Civil como la Benemérita tuvieron que realizar misiones de salvamento, en muchos casos comprometidas. El Centro de Información de Tráfico, dependiente de la DGT, atendió de forma personalizada un total de 14.259 llamadas telefónicas entre los días 9 y 19 de enero. En el caso del servicio de Tele-ruta (MOPU), fueron 88.907 las llamadas que recibieron un mensaje grabado, desde el día 1 hasta el 20 a las doce y media de la mañana del citado mes de enero.

Según fuentes del servicio de Teleruta, han trabajado a tope los efectivos de limpieza de nieves adscritos a la Subdirección de Conservación y Explotación, de la Dirección General de Carreteras. La máquina quitanieves de este servicio tuvo problemas para limpiar tramos del Puerto del Pozazal, en Santander, qu permaneció cerrado hasta el día 16. De esa zona hubo que retirar un turismo que se hallaba en medio de la calzada totalmente cubierto por la nieve, y que los ocupantes habían abandonado. El Puerto de Velate, en Navarra, permaneció cerrado hasta el día 17 y los mencionados servicios de limpieza tuvieron que despejar la carretera que había sido anegada por un alud.

**Picassos bajo cero**

Incidentes como el precedente sucedieron muchos durante la semana que duró la ola de frío. Quizá la anécdota que ha tenido mayor trascendencia ha sido la paralización de los cuadros de una exposición de Pablo Picasso que volvían a Francia para ser devueltos a los herederos de su mujer, Jacqueline, y que tuvieron que permanecer tres días en Guadalajara almacenados dentro de un camión especialmente acondicionado. Pero no ha sido la única. En el puerto de La Junquera, la frontera más transitada con Francia, 5.000 camioneros tuvieron que esperar a que se despejara el paso con sus camiones en la misma carretera.

Se han dado casos muy frecuentes de aislamientos a causa de las intensas nevadas. En Cantabria, la tanqueta del destacamento de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil de Reinosa apenas tuvo descanso. Entre sus misiones, destacan la recogida de los propietarios de una manada de caballos en Reocín de los Molinos (Valdeprado del Río); la entrega de víveres a un grupo de militares de la Compañía de Operaciones Especiales (COE) que se había quedado aislada en su campamento de Villar (Campo de Suso); el rescate de cuatro personas que llevaban tres días y medio en una casa deshabitada tras haber sido sepultado su turismo en la carretera C-6138, y la recuperación del Land-Rover que unos técnicos de TVE habían dejado abandonado en el camino del monte Bolmir, donde se halla un repetidor de televisión.

En la provincia de Burgos, la tanqueta de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil del destacamento de Soncillo tuvo que transportar medicinas a la localidad de Leva, que había quedado incomunicada. El mismo destacamento rescataría posteriormente un vehículo y personal de la empresa Iberduero, que se encontraban atascados en Cidad Dosante.

Soria también sufrió las inclemencias del temporal, precisando de la intervención de la Guardia Civil. Entre los días 12 y 14 se intensificaron los servicios de la Agrupación de Tráfico. Un total de 132 vehículos recibieron el socorro de los miembros de la Benemérita, principalmente por problemas de deslizamientos y averías. Destaca en esta labor la operación realizada en la noche del 13 al 14 de enero por la que se rescató a una familia (tres niños y tres adultos) encerrada en un turismo al que un violento ventisquero había sepultado bajo la nieve en el kilómetro 134 de la N-122 (Zaragoza-Portugal).




Miguel GARROTE

## Evitaron la tragedia

La actuación de la Agrupación de Trafico de la Guardia Civil en estas circunstancias suele ser alabada por quienes se benefician de su labor. Una carta, que por su interés reproducimos parcialmente, muestra el alcance de esa silenciosa, abnegada y profesional ayuda que presta la Benemérita en carretera. Felipe Latasa Zurbano firma la misiva enviada al coronel jefe de la Agrupación de Tráfico de Madrid el 6 de enero pasado, desde la localidad de Oteiza de Solana.

*«Señor Coronel* —comienza el escrito—: *Permítame distraerle unos momentos para contarle un dramático acontecimiento ocurrido hace unos días y del que aún me encuentro emocionado.»* Refiere el señor Latasa que el día 28 de diciembre, a las dos menos cuarto del mediodía, se hallaba conduciendo un autobús (NA-1947-O) en el que transportaba a unas cuarenta personas (el equipo de fútbol Izarra, de Estella, los directivos y familiares) en dirección a Corella. *«Al aproximarme al puente sobre el río Ega, próximo a la localidad de Lerín (Navarra), observé a dos motoristas que desde el centro del puente y con una actitud fuera de lo normal en estos hombres, me hacían señales para detenerme rápidamente, tanto a mí como a dos turismos que entraban al puente por el otro extremo. Yo detuve el autobús a la entrada del puente y cuál no sería mi asombro al ver que en ese momento el citado puente se desplomaba hundiéndose un ojo del mismo a pocos metros de donde nos detuvimos.»* Continúa el señor Latasa diciendo que *«estos hombres milagrosamente pudieron retroceder y escapar del hundimiento, salvando de esta manera sus vidas y sólo Dios sabrá cuántas más (...). De no haber sido por estos hombres, ni yo ni posiblemente ninguno de los viajeros, a estas horas podríamos contar lo ocurrido.»*

**Bloqueo en la autopista**

La Rioja registró grandes problemas hacia las 19.00 horas del día 13 del citado mes de enero. Varios vehículos articulados quedaron atravesados en la autopista A-68, a la altura del punto kilométrico 82, en el Alto de San Felices. El corte de circulación provocó el bloqueo de unos doscientos turismos y alrededor de setenta camiones. Esa situación amenazaba con agravarse durante la noche, especialmente cuando comenzase el temporal de nieves. El delegado del Gobierno convocó una reunión con carácter de urgencia integrada por los jefes de Protección Civil, Tráfico y Carreteras. Puestos en contacto permanente con el emplazamiento de los vehículos, se mantuvo



J. L. PEREIRA



Enrique DE CLASCA

el funcionamiento de los medios mecánicos de la concensionaria de la autopista, para tratar de retirar los camiones articulados. Hubo de recurrirse a los servicios de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil ante la dificultad de esa labor. La misión consistió en pasar a los vehículos estacionados en sentido Bilbao a la calzada contraria (en sentido Logroño), con lo que se les abrió paso para llegar a Haro, donde los camioneros pudieron alojarse por cuenta de la Alcaldía. Asimismo, vehículos todo-terreno de la Guardia Civil participaron en el traslado de unos setenta conductores de camión a la citada localidad.

La Agrupación de Tráfico de La Rioja recogió a diversos camioneros detenidos por el hielo en las carreteras N-232 y N-120, siendo trasladados a las localidades próximas. Hacia el día 15 la situación mejoró, quedando abierta la autopista A-68 y resto de las vías, transitables con cadenas. Los trabajos fundamentales de los equipos quitanieves de la Comunidad Autónoma y de la demarcación de carreteras consistieron en labores de eliminación del hielo. En la Delegación del Gobierno, cuyo titular asumió todas las funciones de coordinación, se constituyó una junta integrada por los responsables de Carreteras del Estado, la Comunidad Autónoma, Jefatura Provincial de Tráfico, Protección Civil y Guardia Civil.

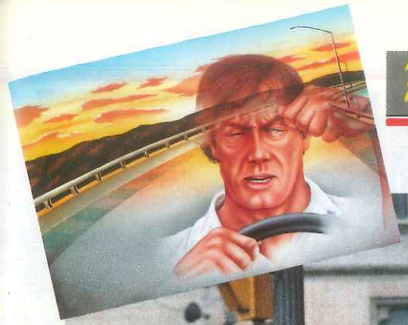
**Impidieron la anulación de la «primitiva»**

El destacamento de Elizondo (Navarra) fue requerido por el encargado de sellado de boletos de la Lotería Primitiva en aquella localidad. Se precisaban los servicios de la Guardia Civil para trasladar los boletos sellados del tercer sorteo de este año hasta la Administración principal de Pamplona, ya que si no entraban antes de las 16 horas de ese día, hubieran quedado anulados. El encargado del sellado de boletos pidió auxilio a la citada unidad, ya que se vio incapaz de efectuar él mismo el traslado a causa del pésimo estado de la carretera N-121, particularmente en el tramo del Puerto de Velate. Afortunadamente, los boletos fueron entregados en la capital navarra dentro del plazo reglamentario.

El mismo subsector realizó un servicio humanitario en esas fechas destacable por su importancia. Con la actuación de esta unidad, salvaron la vida cuarenta personas en lo que pudo ser un grave siniestro (ver recuadro «Evitaron la tragedia»).

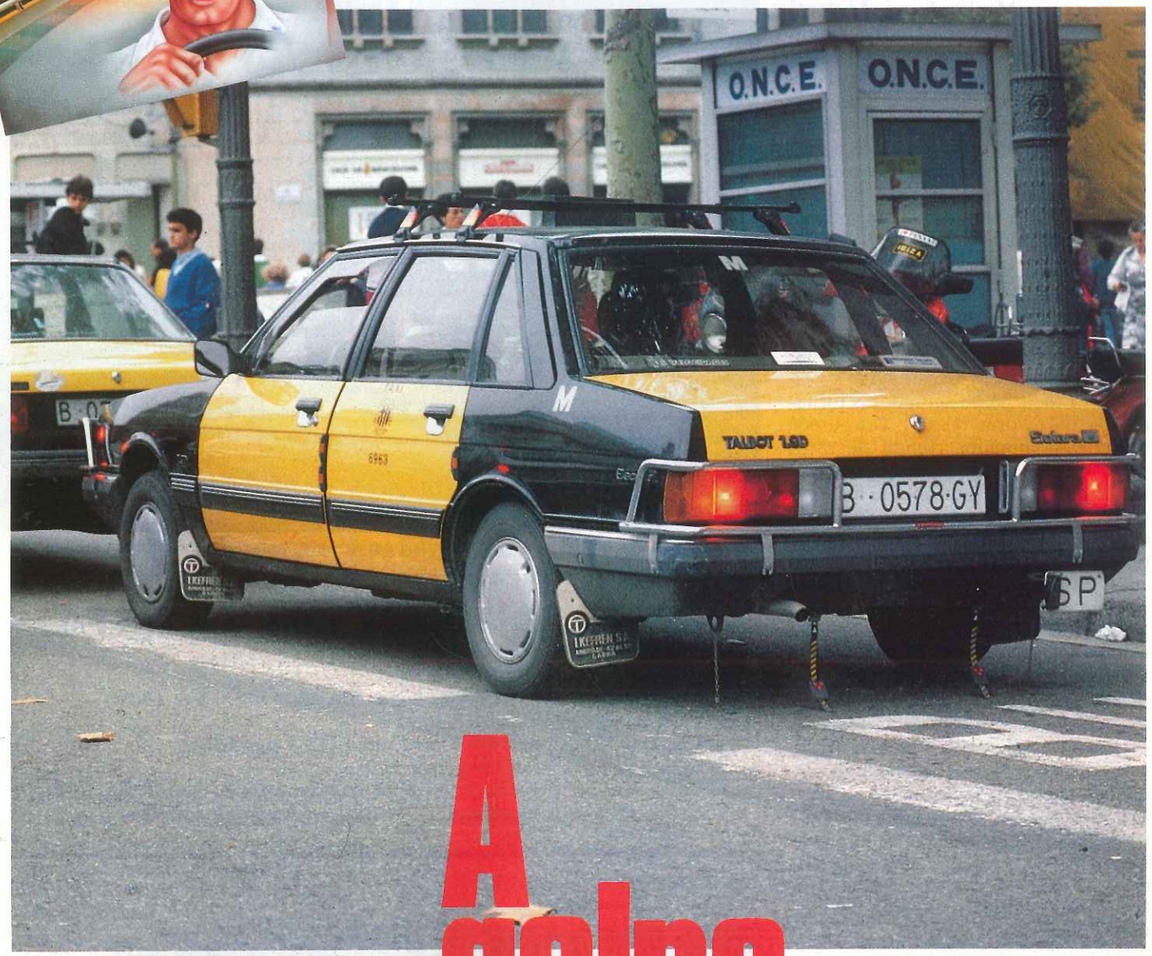
**Juan M. Menéndez**
**Juan Girón Roger**







Una serie de Juan Manuel MENENDEZ y Juan GIRON ROGER
Fotos: Miguel GARROTE







# A golpe de TAXIMETRO

***«Nos jubilamos a los sesenta y cinco años, con 27.000 pesetas mensuales*** **—menos del salario base interprofesional—,** ***después de haber dejado al volante los mejores años de nuestra vida.»*** **Este es el balance que Luis Fernández Santos, ex secretario general del sector del Taxi en UGT, hace de toda una vida como profesional y sindicalista. José Luis Sáez, taxista en ejercicio, plantea una realidad más acuciante:** ***«Nuestro gran problema es que somos muchos los chavales jóvenes que estamos empeñados hasta las cejas por tener que pagar el vehículo y la licencia. En total, la friolera de seis millones y medio de pesetas».***

EL «vía crucis» de este colectivo de profesionales es el exceso de horas de trabajo a las que se ven abocados si quieren «llegar a fin de mes». **«Muchas horas al volante conducen a no pocas infracciones** —dice Antonio Franco, responsable de la mutua aseguradora madrileña Mutaxi—. **Si los camiones y autocares se ven obligados al empleo del tacógrafo, que limita su trabajo a siete horas, ¿por qué no se hace lo mismo con los conductores del taxi? El caso es que el sector no iba a admitir de buen grado la reducción de la jornada.»**

Vivir al día, empeñados en créditos cada vez que quieren renovar el coche; recorrer una media de 250 kilómetros diarios hechos un manojo de nervios, arrastrando dolores de columna y problemas de estómago y vasculares a lo largo de agotadoras jornadas de diez horas o más. Tal parece ser el denominador común de estos trabajadores del volante. Fuentes del sector de seguros indican que los taxis con conductor asalariado registran mayor índice de siniestros que los conducidos por el titular del vehículo.

La necesidad de «cargar» clientes empuja con frecuencia a los taxistas a situaciones rayanas en los límites del Código de la Circulación. **«Es típico** —confiesa un veterano profesional— **que veas a un cliente que te levanta la mano en la acera de enfrente y que tú pegues el "volantazo". Es frecuente cambiar de sentido "haciendo la raqueta" para recoger a alguien. A veces, también nos multan por aparcar en doble fila o por saltarnos los semáforos en rojo en pasos peatonales durante la noche. Pero, en general, tratamos de cumplir a rajatabla las normas de tráfico.»**




*La instalación de estaciones que expendan gas licuado, esencial para ahorrar kilómetros*

## RETRATO-ROBOT DEL TAXISTA

- **Hombre (99,3 por 100).**
- **Edad entre cuarenta y uno y sesenta años (52,9 por 100).**
- **Casado (84,7 por 100).**
- **Con dos (33,3 por 100) o tres hijos (17,1 por 100).**
- **Estudios primarios (54,4 por 100).**
- **Le preocupa principalmente el escaso salario (32,9 por 100).**
- **Con problemas gástricos, de fatiga y dolores de espalda.**

*La mampara de seguridad es voluntaria y cara. Además, hay coches que no tienen dimensiones adecuadas para instalarla.*




## PRINCIPALES CAUSAS DE ACCIDENTES

| Causa | % |
|---|---|
| Imprudencias del conductor | 21,6 |
| Falta de atención | 15,8 |
| Densidad circulatoria | 15,6 |
| Cansancio | 13,3 |
| Imprudencias otros | 9,6 |
| Alcohol | 4,7 |
| Falta de señalización | 3,8 |
| Ninguna | 1,8 |
| Choque vehículos | 1,6 |
| Fallos mecánicos | 1,1 |
| Condiciones meteorológicas | 1,1 |
| Otros vehículos | 0,4 |






José RUBIO

*Lo normal es descansar un día por semana, trabajar uno o dos festivos al mes y disfrutar entre dos y cuatro semanas de vacaciones anuales.*

### El azote de la crisis

En los grandes núcleos urbanos, la crisis azota a este gremio. La utilización del servicio de taxi ha disminuido a causa de los cada vez más abundantes atascos: al usuario le cuesta más caro y, además, no gana tiempo. **«Con las tarifas actuales** —explica Juan Vaquero, secretario general de la Federación de Trabajadores Autónomos del Taxi— **y un tráfico fluido, todo iría bien. Los embotellamientos son la asfixia del taxi. Una solución sería incrementar las zonas de cirulación exclusiva para servicios públicos, como son los carriles bus-taxi.»** Y por si esto fuera poco, el número de taxis es excesivo en España. Así, mientras Roma (con alrededor de tres millones de habitantes) cuenta con 3.437 licencias de taxi, en Madrid (cerca de cuatro millones de habitantes) existen 15.500 licencias, uno de los porcentajes más altos de licencias por número de habitantes de toda Europa.

Muchos taxistas se quejan del trato recibido por parte de las autoridades municipales. **«Estamos muy castigados** —comenta un profesional— **y puedo asegurarle que no se tiene con nosotros ningún miramiento, sino más bien al contrario.»** En datos concretos, durante el período que va desde el 5 de mayo hasta el 8 de octubre, el Ayuntamiento de Madrid abrió 416 expedientes a taxistas. De ese total, se incoaron 239 pliegos de cargo, de los

### *Doce horas de conducción, seis días por semana*

## El precio de un trabajo estable

ES difícil obtener datos concretos sobre el número de licencias de taxi existentes en España. Las distintas fuentes consultadas por la revista TRAFICO hablan de unas 90.000, fundamentalmente agrupadas alrededor de las grandes ciudades (sólo entre Madrid y Barcelona están el 29,5 por 100 de las licencias de toda España). Por otra parte, el sector del transporte de UGT ha encargado un muestreo cuyos datos señalan que el 48 por 100 de los trabajadores del taxi lleva más de diez años ejerciendo esta profesión, por lo que se puede deducir que se trata de conductores veteranos. Existe, no obstante, una segunda «hornada» que trabaja en el taxi desde hace unos cinco años, aproximadamente un 29,1 por 100. La procedencia de estos profesionales es muy variada, aunque destaca especialmente el grupo procedente de otras formas de transporte, que alcanza un 29 por 100. Los profesionales del taxi son, en su inmensa mayoría, propietarios de sus vehículos (80,9 por 100) e, incluso, aquellos que son asalariados manifiestan una fuerte tendencia (86 por 100) a obtener el vehículo (y la licencia) en propiedad. Los vehículos utilizados tienen, en su mayoría, menos de cinco años (82 por 100).

Ya hemos mencionado que uno de los mayores problemas —sobre todo en cuanto a la incidencia que tiene sobre la salud del profesional y su repercusión en la seguridad vial— es el número de horas al volante de los taxistas. Por término medio, un taxista pasa en su vehículo unas doce horas diarias —aunque en determinados casos lleguen a las quince horas—, de las que entre diez y once horas son realmente de conducción. Un 19 por 100 de los profesionales del taxi trabaja entre una y cinco noches cada mes y un 12 por 100, más de 15 noches. El 52,4 por 100 de los mismos trabaja uno o dos festivos cada mes, y del 20 por 100, todos los domingos del mes. Lo normal es que sólo tengan un día de descanso por semana (39,6 por 100); y aunque un 36,7 por 100 no tiene vacaciones anuales, lo habitual es que tengan entre dos (18,9 por 100) y cuatro semanas (22,2 por 100) al año.

La forma de cobrar el trabajo es, fundamentalmente, por servicio realizado (79,1 por 100) o por comisión (11,6 por 100) y muy raramente (5,8 por 100) con un sueldo fijo. No obstante, se trata de una actividad relativamente estable, ya que sólo el 12,2 por 100 de sus profesionales ha estado en el paro en los dos últimos años.

Normalmente se trata de empresas con un vehículo (95,6 por 100) sin ningún empleado (72,4 por 100); es decir, conducido por el propietario. Algunas empresas tienen uno (16 por 100) y cinco empleados (10,7 por 100), aunque no es lo habitual.

que 115 fueron amonestaciones por faltas leves. Indica Carlos López, del departamento de sanciones del Ayuntamiento de Madrid, que **«la Ordenanza existente es demasiado dura. Por bajar la bandera antes de que el usuario diga el punto de destino puede sancionárseles con cinco días de retirada de licencia. Por no llevar cambio, con multa de 500 pesetas. Fumar está considerado como falta leve. Y en cuanto a las faltas graves, que conllevan suspensiones de tres a seis meses, se castigan la desconsideración grave para con el viajero, no poner indicación de "libre" u ocultarla estando desocupado, y también el denominado "tirón", es decir, buscar clientes en los aeropuertos fuera de las paradas».**

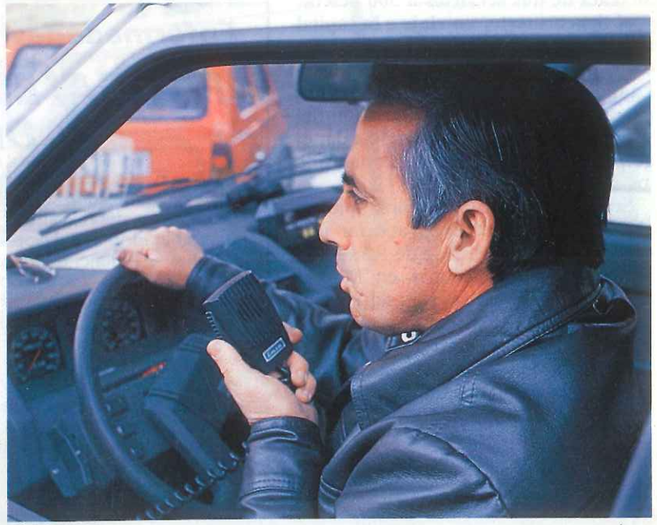
Extrapolando cifras, Carlos López estima que de las 15.500 licencias existentes en la capital de España habrán sido denunciadas alrededor de 1.500 por alguna razón; de ellas, 1.000 corresponden a infracciones leves, y luego menciona a unos 500 taxistas que cometen infracciones periódicas y fijas. La mayor parte de las denuncias provienen de la Policía Municipal, siguiendo las formuladas por particulares. Jugar a las cartas en el aeropuerto (timbas de taxistas), cobro indebido, negativa a prestar servicio y desconsideración hacia el usuario son las acusaciones más habituales por contravenir la Ordenanza reguladora del servicio, que desarrolla el reglamento aprobado por el Real Decreto 763/79, de 16 de marzo, **«una Ordenanza durísima para con los profesionales, porque por una simple amonestación se puede llegar a la retirada definitiva de la licencia».**




*«En los pequeños municipios hay licencias que se abandonan por falta de rentabilidad.»*



*La petición de servicios por radioteléfono, un sistema que se impone cada día más.*



# MAYOR SEGURIDAD Y MENOS HORAS AL VOLANTE

## En busca de una reestructuración

EL sector del taxi está en crisis. Eso es algo en lo que todos los profesionales están de acuerdo, aunque discrepen sobre las causas que la motivaron y en las soluciones aplicables. Según Juan Vaquero, secretario general de la Federación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi de Madrid y Región (FSTAT), **«con la concesión de licencias de autotaxi se intentó cubrir las deficiencias del transporte colectivo de viajeros».** El resultado de esa medida, actitud que implantó tarifas «políticas» muy asequibles, fue una **«desproporción enorme entre la oferta y la demanda** —explica Luis Fernández Santos, ex secretario general del sector del taxi de UGT y actual presidente de la Cooperativa de Trabajadores Autónomos del Taxi de Madrid y Provincia—, **suplida a base de horas extras al volante, ya que de 250 viajes diarios se da una media de 125 en vacío».**

Eladio Núñez, presidente de la Asociación Gremial de Auto-Taxi, no se muestra demasiado optimista. **«No hay una solución mágica** —dice—. **Habría que ir a una reconversión total, realizada por el Gobierno, como la de Sagunto. Pero actualmente es imposible.»** La FSTAT propone como remedios la limitación del número de licencias, acercando la relación del número de taxis por habitante a los niveles europeos; creación de patrullas destinadas a luchar contra el intrusismo; equiparación del régimen especial de la Seguridad Social al régimen general; establecimiento de estaciones de GLP explotadas por cooperativas de taxistas; créditos oficiales con intereses reducidos para la renovación de los vehículos; introducción de sanciones económicas en el reglamento; restricción del uso de vehículos privados en el casco urbano; ampliación del número de grúas y de la dotación de agentes para vigilar las infracciones, y homologación de un vehículo prototipo especial para los taxis.



*«La desproporción entre oferta y demanda se suple a base de muchas horas extras al volante.»*

Según la Confederación Española de Trabajadores Autónomos del Taxi de España, a cuyo frente se encuentra Miguel Tomás Romero, **«la Administración debería rebajar los aranceles para la adquisición de vehículos por parte de los trabajadores del taxi. El prototipo homologable tendría que ser un automóvil fuera de lo corriente, similar al modelo inglés Carbodies-FX4R, que dispone de una divisoria anti-atracos, capacidad para cinco clientes en el asiento posterior, además de aire acondicionado».** Esta Confederación está llevando a cabo gestiones para que empresas financieras concedan créditos a bajo interés y calcula que dentro de cinco años todos los taxis españoles podrían disponer de este modelo.

### Los turnos

La vigilancia de la aplicación estricta de la normativa sobre circulación ayudaría a solucionar los males del sector, en opinión de Eladio Núñez. Sin embargo, la Asociación Gremial que él preside no acepta la alternativa de dividir la actividad de la flota en turnos, propuesta por la UGT y algunos asalariados. Esta propuesta implicaría dos turnos laborales de ocho horas, con la noche como período abierto a todos los que deseen trabajar durante el mismo. **«El principal obstáculo** —comenta Fermín Navarro, secretario general de la Asociación de Trabajadores Autónomos del Taxi-UGT— **sigue siendo que muchos compañeros creen que se les limita el horario a ocho horas y que no podrían vivir. Pero tiene más ventajas que inconvenientes: menos contaminación, al disminuir los taxis que están rodando inútilmente buscando viajeros; mayor garantía para los viajeros, al ganar en trato humano; disminución de accidentes, al reducirse el agotamiento físico; paulatina desaparición del intrusismo; menos gastos de explotación del vehículo, que se ahorrará el actual 60 por 100 de viajes en vacío; además de más tiempo libre y una relación familiar más intensa para los profesionales del taxi.»**

Como primer paso de esta reestructuración del taxi se están realizando intensas gestiones entre los profesionales, los Ayuntamientos de Madrid y Barcelona y la Administración Central, tendentes a unificar la normativa del sector. De esos contactos saldrán los reglamentos en los que posiblemente se inspirará el colectivo profesional del resto del Estado. Todos parecen coincidir en la necesaria racionalización del trabajo, la regulación de los servicios y la recuperación de las licencias que excedan el número óptimo para una actividad fluida, mediante la amortización a aquellos propietarios que quieran traspasarlas.

### Peligros e intrusismo

Entre los incovenientes que conlleva esta profesión está la inseguridad. **«La mampara es voluntaria** —comenta Eladio Núñez, presidente de la Asociación Gremial de Auto-taxi de Madrid—, **pero es cara y los vehículos no tienen las dimensiones adecuadas para llevarla.»** Luis Fernández Santos, responsable de la estación de butano de la Cooperativa de Trabajo Asociado de Taxistas, es más tajante: **«El problema es muy intenso en lo tocante a la inseguridad. En una gran ciudad como Madrid ocurren una media de ocho a diez atracos diarios, muchos de ellos con agresión física. Se trata de un atracador atípico, que en un 90 por 100 de los casos roba por la droga. La mampara sólo la tienen unos 200 coches, porque cuesta más de 100.000 pesetas».**

El intrusismo es una lacra que está padeciendo el taxista desde hace años. Fuentes del Ayuntamiento de Madrid señalan que **«se dan casos, en aeropuertos, de gente que se dedica a transportar viajeros con su coche particular sin ningún tipo de licencia. Recibimos muchas denuncias de los taxistas contra estos piratas del aeropuerto».** Por si fuera poco, el terreno sanitario resta trabajos a estos profesionales. Como dice Miguel Tomás Romero, dirigente de la Confederación Española de Trabajadores Autónomos del Taxi, **«se están creando infinidad de empresas privadas de ambulancias que quitan servicios al taxi, especialmente los que antes se venían realizando para enfermos que no iban tumbados: pacientes de hemodiálisis, personas con una pierna rota...».** Esto incide en gran medida en el taxista rural, entre el que es raro el profesional que puede sobrevivir exclusivamente con su vehículo.

**«En los pequeños municipios** —explica Miguel Tomás Romero— **la gente está abandonando la licencia al no poder explotarla por falta de rentabilidad. En Cataluña hay municipios donde hace siete años había trece licencias y ahora sólo quedan cinco o seis, retenido el resto por el Ayuntamiento. Hay que tener una pensión o un bar para mantener el taxi, porque la recaudación media al día viene a ser, en estos pequeños pueblos, de 700 pesetas.**

**Se trata de dos servicios a 300 pesetas y, si tienen suerte, un viaje a la capital con ida y vuelta más espera, por unas 4.000 pesetas. La situación es caótica.»** La mejora de la red de transportes entre municipios y la generalización del vehículo particular han venido a dar el golpe de gracia a los profesionales de los núcleos pequeños.

Sólo los nuevos caminos que se abran al sector parecen aportar una esperanza. Tal es el caso de Radio Teléfono Taxi, que cuenta en Madrid con más de 800 coches y ha sido la empresa pionera —existen otras similares en toda España— en establecer multi-servicios. Sólo en vales de transporte a empresas facturó en 1986 cerca de 150 millones de pesetas, siendo la facturación total de más de 1.000 millones. Hacen de todo: llevan y recogen



*El tráfico urbano y el ruido, entre los principales factores que contribuyen al estrés y la fatiga del profesional del taxi.*

niños del colegio, transportan inválidos, buscan piezas industriales por encargo en puntos geográficos distantes... **«Para nosotros no hay nada imposible** —asegura Antonio García, portavoz de la cooperativa—. **Trabajamos con contratos y albaranes de transporte y en nuestros taxis se puede pagar con tarjeta de crédito. Tenemos organizado el trabajo de forma que el taxista se baja del coche sólo tres o cuatro veces al día para entregar paquetes o sobres, a diferencia del taxista normal, que se pasa el día sentado. Ahorramos kilómetros, porque vamos a servicios seguros y creo que poco a poco se irá mejorando todo. Porque la ciudad y el transporte público se han hecho con la sangre de los taxistas.»**

### Enfermedades y lesiones típicas del taxista

## FATIGA, ESTRES Y PROBLEMAS DE COLUMNA

De los dos últimos estudios realizados sobre la incidencia del taxi sobre la salud de sus trabajadores se desprende que las lesiones y dolencias de columna, la fatiga, el estrés y los problemas gástricos son las principales dolencias que aquejan a los profesionales del taxi.

El estrés y la fatiga son dos de las dolencias más habituales entre los taxistas. Esta afección, que padece aproximadamente un 25 ó 30 por 100 de estos profesionales, se debe en general «a un exceso de estimulación originado —según un estudio realizado por la Confederación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi de España— por el ambiente en que se desarrolla el trabajo (fundamentalmente por las características del tráfico urbano y el ruido) y por la organización del mismo (horarios, ritmos, etcétera)». El estrés produce una serie de alteraciones: fatiga mental, enfermedades de adaptación y desórdenes nerviosos y endocrinos. La fatiga «cobra más importancia en cuanto que disminuye el rendimiento y la seguridad de la conducción, aumentando, en consecuencia, el índice de accidentes». Respecto a la causa que genera esa fatiga, los taxistas citan el exceso de horas al volante, la concentración necesaria para conducir y la postura de la conducción como las principales, muy por delante de la densidad del tráfico, la tensión o la falta de días de descanso.

La postura adoptada ante el volante es, también, causante de lesiones y dolencias típicas entre los taxistas. Un 66 por 100 de las lesiones que les aquejan son relativas a la espalda y la columna. Las simples molestias, artrosis y problemas cervicales son las más comunes. De hecho, y aunque ninguna de estas dolencias son consideradas como enfermedad laboral, el 41 por 100 de las consultas médicas realizadas por los profesionales del taxi son debidas a problemas de columna.

Las enfermedades derivadas del excesivo contacto con sustancias químicas —principalmente el plomo utilizado en el carburante como antidetonante y el monóxido de carbono— no tienen entre los taxistas mayor incidencia que entre cualquier ciudadano de una gran urbe. El ruido tampoco resulta un problema especialmente grave. Pese a su influencia no sólo en el sistema auditivo, sino en la visión, los nervios, el sistema cardiovascular y gástrico, sólo el 6,8 por 100 de las consultas médicas entre los taxistas son debidas a este motivo. Las vibraciones producidas por los automóviles en marcha generan contracciones y rigidez en el sistema locomotor, por lo que los profesionales del volante que pasan muchas horas conduciendo son especialmente proclives a ellas.

Varios son los factores (ruido, estrés, postura de conducción) que coadyuvan en la aparición de problemas gástricos y digestivos entre los taxistas. Aproximadamente el 19 por 100 de estos profesionales padece molestias digestivas y cerca del 30 por 100 han tenido que acudir al médico por este tipo de problemas. El 25 por 100 de úlceras que padece este colectivo es un dato más que significativo y debería dar paso a una reclasificación de estas enfermedades hacia el grupo aceptado de «dolencias profesionales».

El citado estudio realizado por la Confederación de Trabajadores Autónomos del Taxi de España ha propuesto la eliminación del plomo de los carburantes, sustituyéndolo por otros antidetonantes, el control y regulación de los gases de escape y del ruido urbano y una serie de estudios ergonómicos para mejorar el diseño de los vehículos y, en consecuencia, la postura del taxista para paliar estas dolencias.



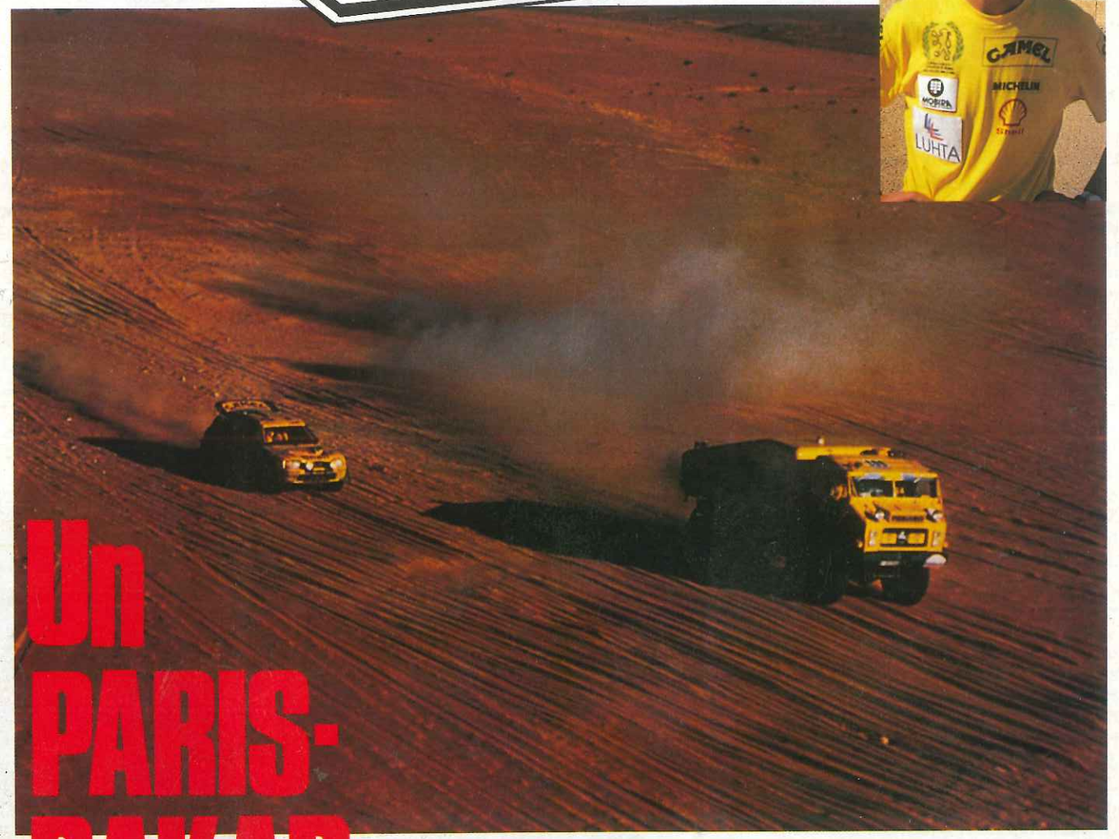


**Con Cañellas (7.º), Prieto (9.º), Porcar (10.º) y Más (5.º en motos)**

# Un PARIS-DAKAR «a la española»

*Peugeot no ha querido dejar nada a la aventura. Vatanen —que en la foto mayor supera a Carlos del Val— venció al desierto; sus rivales estaban vencidos ya desde la salida.*



**La novena edición del Rally París-Dakar ha demostrado que esta carrera es la más prestigiosa dentro del calendario de resistencia, tanto para vehículos como para pilotos. La inversión, no confesada, de alrededor de 500 millones de pesetas de Peugeot (equipo que ya había sido campeón mundial de rallies en 1985) demuestra esta afirmación. Los pilotos españoles han conseguido el mejor resultado global, como país, en todas las ediciones disputadas hasta ahora. El séptimo puesto de Cañellas-Ferrán (Camel-Range Rover), el noveno de Prieto-Termens (Fanta-Nissan Patrol), el décimo de Porcar-Touriñán (Camel-Range Rover) en automóviles —con la primera plaza en diesel para el Nissan de Prieto—; el quinto lugar de Carlos Más (Yamaha-Ducados) en motocicletas, y los puestos 20 y 21 de Pibernat y Fernández (ambos con Camel-Suzuki) completan la mejor actuación española en conjunto de todos los tiempos.**

La novena edición de este Rally París-Dakar fue ganada por el piloto finlandés Ari Vatanen. El impresionante despliegue de medios humanos, técnicos y económicos realizado por Peugeot (la inversión declarada es de 500 millones, pero podría haber alcanzado los 800) dejó, desde el primer día, la prueba sin ningún color. El Peugeot 205 de Ari Vatanen contaba con dos automóviles más en carrera con orden expresa de parar —fuera el puesto que fuera el que ocuparan—, dar media vuelta y ceder cualquier pieza a Vatanen. Además de esta asistencia rápida, Peugeot había dispuesto dos camiones en carrera, cargados de piezas de repuesto para otras contingencias, y un enorme contingente humano que esperaba a los pilotos y coches de esta marca al término de cada etapa para poner a punto a los «campeones».

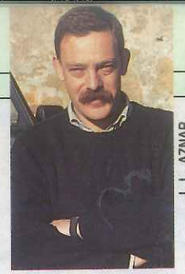
Bajo esta circunstancia, era muy difícil que el pronóstico se rompiera. Y no se rompió. Tras Ari Vatanen, con una hora y 16 minutos de retraso, llegó Zaniroli (Range Rover) y, en tercer lugar, el japonés Shinozuka (Mitsubishi).

Ante este despliegue técnico y humano de Peugeot, los españoles tuvieron que redoblar sus esfuerzos en aspectos de navegación y conservación de la mecánica y pilotaje. Como nos comentó en broma Domenec Ferrán, copiloto de Salvador Cañellas, séptimo clasificado y con tres París-Dakar a sus espaldas, «los Peugeot son mejores coches. Salvador bromeaba diciendo que sabemos que son muy bonitos porque tenemos muchas oportunidades de verlos, ya que nos pasan cuatro o cinco veces al día».

Los españoles suplían la falta de potencia de sus coches (Salvador Cañellas se quejó amargamente al término del París-Dakar de que su Range Rover tenía «120 caballos menos de los que nos prometieron») a base de buena conducción y mejor navegación. Como señaló Juan Porcar a TRAFICO, «contábamos con vehículos muy inferiores, con bastantes caballos menos que los coches punteros. De hecho —añadió—, entre los veinticinco o treinta coches primeros tenían mejores mecánicas que la nuestra». En la solución coinciden Ferrán y Porcar, miembros ambos del equipo Camel-Range Rover: «Esto se suple conservando la mecánica, no cometiendo errores de conducción y encontrando buenos lugares por donde ir.»

### UN TITULO POR 14 MINUTOS

De hecho, la buena navegación del equipo Cañellas-Ferrán estuvo a punto de dar la vuelta al París-Dakar. Durante la etapa mauritana que terminó en Atar, ninguno de los grandes favoritos consiguió terminar el recorrido en las nueve horas exigidas; eso les supuso una penalización de diez horas. Cañellas y Ferrán no consiguieron alcanzar Atar en ese tiempo por un margen de 14 minutos y tras enormes penalidades. «Si hubiésemos llegado a tiempo —afirmaba Domenec Ferrán, copiloto de Cañellas—, hubiésemos ganado. Perdimos los 14 minutos porque el coche tenía muchos problemas: íbamos con siete cilindros, tragaba mucha agua, tardamos mucho tiempo en salir de la arena y estuvimos cerca de cuarenta minutos parados, sufrimos un reventón y tardamos en cambiar la rueda... Una pena.»



J. L. AZNAR

### *Domenec Ferrán, la mano derecha de Cañellas*

## «Nos faltó un coche más potente»

Domenec Ferrán es uno de los mejores copilotos del París-Dakar. Prueba de ello han sido los buenos resultados que con Cañellas ha obtenido en las etapas de navegación. Pero ha sido su último Dakar: «Yo me gano la vida —nos explica— de otra manera y esto se supone que son mis vacaciones; pero cuando vas en cabeza en el París-Dakar ya no son unas vacaciones».

—En un rally que ha contado con una participación tan importante como la de los Peugeot, ¿es muy importante la navegación?

—La labor del rutómetro es distinta a la de los rallies convencionales, que señalan curvas, velocidades, etcétera. En la París-Dakar son datos de navegación. Y es importante. Los Peugeot son mejores, pero han tenido peor navegación. Salvador tiene manos de oro y es muy posible que sólo haya dos o tres pilotos en el Dakar de su calidad.

—¿Crees, como dicen muchos, que el París-Dakar es más aventura que deporte?

—Hay muchos niveles de vivir el Dakar. La primera ocasión en que lo corres, el nivel de aventura personal en el Dakar es mayor. Este año, al marchar en cabeza, se vive de otra forma. No tienes que hacer colas en las gasolineras, casi no tienes que conducir de noche, no tragas polvo... Pero sigue habiendo aventura, y mucha.

—¿Si no hubieseis perdido los 14 minutos del Atar, habríais ganado?

—Sí hubiésemos llegado a tiempo, habríamos ganado, seguro. Si llegamos a tener un coche con más potencia... Con el coche de Zaniroli ganamos seguro.

—¿Volverías al Dakar el año próximo?

—No, este ha sido mi último París-Dakar; ya lo he corrido en tres ocasiones y ya estoy satisfecho en este sentido. Además, yo me gano la vida de otra forma y esto tendrían que ser mis vacaciones. E ir a ganar el París-Dakar no son ningunas vacaciones.

No obstante, veremos el año que viene; sobre todo si Salvador Cañellas vuelve y cuenta con un coche competitivo, y se lo pide, veremos si Ferrán no se lo replantea y participa en su cuarto París-Dakar.

Ojalá que sí, porque Domenec Ferrán es uno de los grandes en navegación de este rally-aventura.



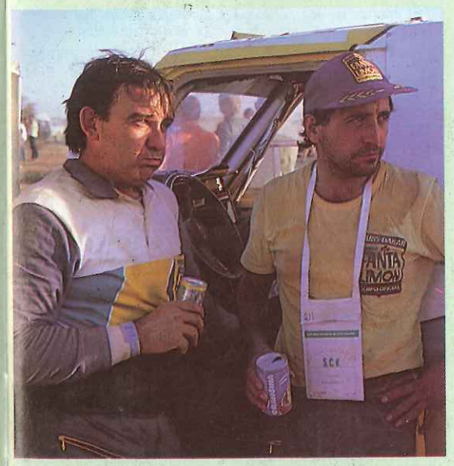
*Una inoportuna caída y unas averías mecánicas (carburador y junta de culata) privaron a Carlos Más de un lugar de pódium. Al final, un meritorio quinto puesto.*



Si Cañellas hubiera tenido un poco de suerte y hubiera finalizado la etapa en las nueve horas previstas —como hizo Prieto (con Nissan) o su compañero Juan Porcar (Camel-Range Rover)—, es muy posible que un español hubiera ganado la París-Dakar.

«Si llegamos a tener un coche con más potencia y menos problemas, como el de Zaniroli, por ejemplo, ganamos seguro. La prueba la tienes en que en los tramos virados y en las etapas difíciles, ganábamos posiciones; pero en el Teneré, con sus grandes rectas, se imponía la potencia y "nos daban caña".» Así se expresa Domenec Ferrán. Juan Porcar coincide plenamente con él: «Sin ninguna duda, de haber tenido coches mejores, los resultados hubieran mejorado mucho».

Pero al margen de la excelente actuación de los españoles, el resumen más lúcido y certero de esta novena edición del Rally París-Dakar lo hizo Patrick Zaniroli (vencedor hace dos años con un Mitsubishi) cuando a mediados de la carrera afirmaba: «Para mí hay dos carreras: la de los Peugeot 205 y la de los demás. Y yo me conformo con estar en cabeza de esta última en espera de que los Peugeot o se rompan o se pierdan». Pero el Peugeot de Vatanen (que, anecdóticamente, llevaba el dorsal 205) ni se perdió ni se rompió (excepto en la primera cronometrada) y, además, esta circunstancia se salvaba con el enorme equipo y material movilizado por la escudería oficial francesa.



*Prieto-Termens, con Nissan-Fanta Limón, quedaron novenos y primeros en diesel.*

### LA DESGRACIA FRENO A AURIOL

En la categoría de motocicletas parecía que todo estaba visto para sentencia. Hubert Auriol, con Cagiva, llevaba una importante distancia al segundo clasificado, su amigo Ciryl Neveu, con Honda.

En la penúltima etapa y a 15 kilómetros de la llegada, Hubert Auriol se fracturó ambos tobillos. Con ayuda de otro motorista logró terminar la etapa de aquel día, pero los médicos decidieron que no podía correr el «trámite» de la última etapa (250 kilómetros en las playas de Dakar) y lo enviaron a Francia para ser operado con urgencia.

Así las cosas, Ciryl Neveu (piloto de Honda) ganó un Dakar que tenía perdido. Segundo fue Orioli (también con Honda), a casi dos horas, y tercero fue Rahier (de BMW), a más de tres horas de diferencia. Carlos Más, con una Yamaha, fue quinto, a siete horas y 21 minutos. De no ser por una estúpida caída en la etapa de Tamanrraset y un posterior problema de carburación, Carlos Más habría podido ocupar mejor posición. De hecho, tras su caída —cuando rodaba a la altura de Rahier, que terminó tercero— y su problema con el carburador descendió hasta el puesto 16. Los días siguientes realizó tiempos entre los cinco mejores y se aupó hasta el sexto puesto en la general. La quema de la junta de la culata estuvo a punto de dejarle fuera de carrera el último día, pero el piloto de Ducados pudo terminar la etapa, arreglar la pieza y finalizar el Dakar.

José María Pibernat y Agustín Fernández, ambos del equipo Camel y montando subre Suzuki, lograron acabar el Dakar en los puestos vigésimo y vigesimoprimero. Corriendo la mayor parte de la prueba sin un camión de asistencia, decidieron ir más despacio y conservar la mecánica. Otros tres pilotos españoles, Juan Hernández, José Luis Alvarez y Juan Regás, no consiguieron concluir. Y los tres con anécdota: Hernández sufrió una importante caída y tuvo que pasar la noche en el desierto, junto a un médico, esperando el rescate; Juan Regás estuvo dos días perdido en el Teneré, y José Luis Alvarez tuvo hasta que vender su moto —tras ir cargado con mochilas de piezas— para poder alcanzar Dakar. ¡Incluso cargó con un autoestopista beduino que, como le pillaba de paso, le indicó el camino!

En categoría de camiones, Carlos del Val terminó una vez más la prueba. No obstante, problemas mecánicos en su Pegaso le hicieron ir fuera de carrera durante todo el rally. Hay incluso quien dice que su montura, con demasiados rallies a sus espaldas, ya no está para estos trotes.

**Juan M. MENENDEZ**
**Fotos: Sergio PICCIONE (Motor 16)**




**Juan Porcar, décimo en la general:**

## «El Dakar sigue siendo una aventura»

Juan Porcar es periodista y piloto de rallies. Con seis Dakar a sus espaldas, este año 87 ha obtenido su mejor resultado con un décimo puesto. Segundo coche del equipo Camel-Range Rover, lo más difícil para él ha sido «conservar la posición entre los diez primeros, teniendo, además, que ayudar a Salvador Cañellas, que ha tenido muchos problemas. Sobre todo, porque uno puede sentir la tentación de olvidarse de ayudar para alcanzar un mejor resultado».

—¿Satisfecho con el resultado?

**—Ha sido muy bueno, sobre todo teniendo en cuenta que somos un equipo privado, que ha comprado los coches y no tiene más ayuda. Sólo Peugeot —que contaba, como equipo oficial, con el apoyo total de la escudería— y nuestro equipo Camel hemos logrado meter dos coches entre los diez primeros.**

—Pero con los Peugeot en carrera, ¿era muy difícil ganar la Dakar?

**—Era prácticamente imposible, porque tenían muchos caballos, mejor asistencia...**

—¿Cuál ha sido, entonces, el arma de los españoles para lograr tan buenos resultados?

**—Los españoles llevábamos el bagaje y la experiencia de anteriores rallies, y la experiencia es algo que tiene mucha importancia en el París-Dakar. Porque podrás ser muy buen piloto, conducir muy bien e ir muy deprisa y sacar a los demás cinco minutos en un tramo cronometrado, pero, ¿de qué te vale si luego te pierdes en el desierto o te metes en la arena y tardas dos horas en salir?**

—¿Sigue siendo el París-Dakar una aventura? ¿Qué es lo que ha sido más difícil?

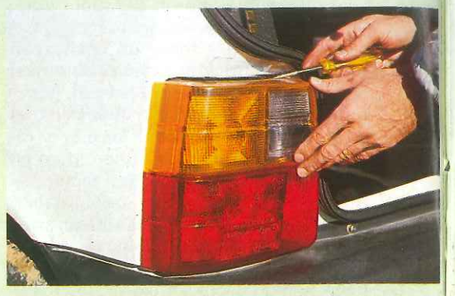
**—Sigue siendo una aventura, desde luego. Pero desde el punto de vista de conducción lo más difícil ha sido Mauritania. Sin embargo, esas han sido las etapas que más nos han beneficiado. A mí me gustaría volver, pero con un equipo adecuado y medios suficientes.**



Poder cambiar uno mismo, en caso de necesidad, una lámpara fundida, incrementa nuestra seguridad. El montaje e instalación son muy sencillos para que esta operación pueda ser realizada por todo el mundo.



Es frecuente que los pilotos estén sujetos con tornillos de cabeza de plástico, que nunca debemos forzar. Por otra parte, tampoco esto es necesario.



Los pilotos traseros recurren a sistemas de sujeción cada vez más sencillos, para facilitar al usuario las operaciones de mantenimiento y limpieza.

# LUCES: VER Y SER VISTOS

**De todas las instalaciones eléctricas del automóvil, algunas, como los alzacristales o cierres centralizados, tienen claramente la misión de hacer que estas labores sean cada vez más cómodas. Otras, como el encendido electrónico o el control eléctrico de la temperatura del agua, tienen una clara misión funcional. Finalmente, otros sistemas, y en particular las luces, tienen por misión fundamental el incrementar la seguridad de uso del automóvil: la seguridad no sólo de los propios usuarios de cada vehículo, sino la de todos los demás.**

Un automóvil que no arranque, por un fallo de encendido, por ejemplo, es molesto para su propietario, pero, salvo excepciones, no es peligroso para nadie. Pero si tiene fundido un faro o las luces de «stop», es posible que no sea molesto ni para su propietario ni para nadie, pero sin embargo es peligroso para todo el mundo. De ahí que el Código de la Circulación no diga nada en particular de los motores de arranque (salvo que éstos deben de funcionar, lo que por otra parte igualmente dice el propietario), y diga muchísimo acerca de las luces.

### Elementos de seguridad

Las luces son elementos de seguridad de enorme importancia, por ser, en definitiva, el medio principal para comunicarnos con el resto de los automovilistas. De las muchas lámparas que normalmente tiene un automóvil, sólo dos, las luces largas de carretera, son estrictamente funcionales; es decir, sirven para que el conductor vea sin restricciones. El resto —las luces cortas de cruce, las de posición, intermitentes y de «stop»— no están dirigidas hacia el propio conductor, sino hacia los demás. No tienen por función ver, sino ser vistos. De aquí que el Código de la Circulación no sólo obligue a que todas las luces funcionen, sino que además igualmente obliga a llevar un repuesto de las mismas para su sustitución inmediata en caso de necesidad.

Naturalmente, si es importante el que dispongamos de lámparas de repuesto, también lo es, aunque en menor medida, el que sepamos sustituirlas. Desde luego, esta operación siempre la puede hacer una tercera persona, pero no cabe duda de que saber cómo se cambian las lámparas de nuestro vehículo incrementa nuestro propio nivel de seguridad.

En principio, la sustitución de lámparas en los faros y pilotos es una operación sencilla, que prácticamente sólo exige al automovilista un mínimo de atención y el disponer de un destornillador normal y otro de estrella. En la práctica, las cosas pueden complicarse un poco, porque las bombillas siempre se funden en los momentos más inadecuados y puede ser necesario cambiarlas en condiciones difíciles.

### Sustitución de lámparas

Con independencia del modelo de que se trata, normalmente las lámparas más fáciles de sustituir son las de los pilotos traseros, ya que una vez retirado el cristal o plástico coloreado de los mismos, quedan perfectamente accesibles. Por su parte, los plásticos mencionados suelen estar sujetos con dos o tres tornillos, frecuentemente de cabeza estrellada, con los que la única precaución importante que debemos tomar es la de no forzarlos en ninguna de las operaciones: ni al aflojarlos ni al apretarlos. En otras ocasiones los cristales de los pilotos se encuentran sujetos simplemente por presillas. Las bombillas mismas se retiran de su alojamiento haciendo presión hacia dentro y realizando un pequeño giro. Colocar las nuevas es sencillo, porque unas guías en las lámparas nos indican su posición.



En el interior de los pilotos, las lámparas están dispuestas de forma racional y fácilmente accesible.



Tan problemático como tener una lámpara fundida puede ser la suciedad acumulada en el piloto. La pérdida de luminosidad puede llegar a ser peligrosa.



Las bombillas de los pilotos se sustituyen con las manos. Esto no supone ningún problema. Sólo las lámparas de yodo no pueden tocarse con los dedos.



La aparente misión de los faros es ver, pero lo verdaderamente importante es que nos vean.

Un poco más delicado, pero no mucho más, suele ser cambiar las lámparas de los faros delanteros. El proceso suele ser siempre el mismo, con independencia del modelo sobre el que actuemos, por la uniformidad actual del mercado automovilístico: en primer lugar se extraen las conexiones, simplemente tirando hacia atrás de ellas si no tienen ninguna sujeción especial. Este es un buen momento para comprobar, de paso, que se encuentren en buen estado y que no tengan óxido. A continuación se retira el guardapolvos y de forma inmediata se libera la bombilla de sus sujeciones, que normalmente son unas presillas elásticas que se retiran con la ayuda del destornillador. Lo único importante de esta operación es el fijarse en cómo van colocadas, para no tener problemas en su posterior montaje, y el soltarlas con suavidad. Con las presillas y conexiones libres, las lámparas se retiran simplemente con las manos, no sin antes haberse fijado en su posición para repetir ésta al insertar la nueva lámpara. En este punto es importante saber que las lámparas de yodo nunca deben tocarse con los dedos por su parte de cristal.

Siguiendo un orden de creciente dificultad, lo que en teoría parece más difícil —luego, en la práctica, esto no es así— es la sustitución de pilotos laterales y de luces de matrícula. Decimos que la aparente dificultad reside en el hecho de que en un principio no sabemos cómo están sujetos, ya que no suele haber tornillos ni presillas a la vista. En estos casos la sujeción se hace por topes interiores y, en consecuencia, estos pilotos y luces se extraen simplemente por presión hacia el exterior. Eso sí, siempre que se trate de elementos de plástico y actuemos por presión, debemos hacerlo con suavidad y prudencia para evitar roturas.



Las luces de matrícula tienen igualmente su importancia. Normalmente se encuentran encastradas en el parachoques y se retiran por presión hacia el exterior.

### El reglaje

Otro aspecto importante de las luces, aunque todas funcionen correctamente, es el reglaje en altura de los faros. Unos faros correctamente regulados son la mejor garantía para aprovechar al máximo la potencia luminosa sin que por ello molestemos al resto de los conductores. Por otra parte, el Código de la Circulación, con muy buen criterio, por lo que supone para la seguridad ajena, sanciona a conductores que llevan las luces deslumbrando a los que vienen de frente, e igualmente a aquellos cuyas luces no iluminan un mínimo delante del propio automóvil. Es cierto que estos últimos no molestan a los demás, pero en estas circunstancias ellos mismos no pueden ver los objetos o personas que hipotéticamente puedan encontrarse en su camino, hasta estar demasiado cerca de los mismos. Si la iluminación defectuosa se debe a una falta de potencia, una buena limpieza, tanto de conexiones como del interior y exterior del faro, puede ser la solución. Si no es así, puede ser necesaria la sustitución de la lámpara o del reflectante del faro.

Respecto al reglaje en sí de los faros, lo primero que debe conocer el usuario es si su vehículo dispone de un sistema sencillo de regulación (en muchos modelos esto se puede hacer sin moverse del asiento). De todas formas, casi todos los modelos con lo que sí cuentan es con un mecanismo de fácil acceso para regular los faros en posición de vehículo cargado o descargado.

## La electricidad

Prácticamente desde el mismo momento en que se pensó en la construcción de un motor de combustión interna, se pensó igualmente en la electricidad como medio idóneo para iniciar la combustión en el mismo. No es que no se valoraran otros métodos; sencillamente ocurrió que el empleo de la electricidad demostró ser el más eficaz y funcional, aunque ni mucho menos el más sencillo ni el más barato. Desde entonces y salvo excepciones, la electricidad acompañó siempre el desarrollo del automóvil, ganando posiciones en el mismo de forma constante. La incorporación actual de la electrónica no es más que el último ejemplo de este incesante avance.

Pero decíamos que la electricidad llegó a los motores por la necesidad de contar con un encendido eficaz y fiable. Esto se logró ya hace muchos años, con un esquema eléctrico que en lo sustancial no ha variado mucho con el paso del tiempo y que además posibilitó la incorporación al automóvil de otros muchos sistemas eléctricos, como el motor de arranque, las luces, etcétera. El encendido que comentamos incluía una fuente de corriente continua —en principio una dinamo y hoy un alternador provisto de diodos rectificadores—, una batería con un regulador, una bobina para elevar la tensión de la corriente hasta el nivel idóneo de funcionamiento de las bujías —varios miles de voltios—, un ruptor y distribuidor de esta corriente hacia las bujías y, por supuesto, estas últimas. Un encendido de estas características fue comercializado por la casa americana Delco en el año 1914. De aquí que aún hoy llamemos «delco» al ruptor y distribuidor.

El empleo en este sistema de alternador y batería hizo que la incorporación de otros mecanismos eléctricos, como las luces por ejemplo, fuera algo lógico y sencillo. Curiosamente, fue el empleo de una batería, es decir, de un acumulador que alternativamente puede tomar o ceder electricidad, lo que determinó el voltaje del conjunto, ya que una batería se compone de varios módulos colocados en serie, pero cada uno de ellos obligatoriamente suministra dos voltios de tensión. Esta, al final, tiene que ser por tanto múltiplo de dos. En un principio se usó una tensión de seis voltios, pero al comprobarse que ésta era poco eficiente se pasó a los 12 voltios que hoy se emplean con un acuerdo tácitamente universal.

# Así ven el...

## Seat MARBELLA GLX




**NOTA MEDIA: 6,3**

**NOTA MEDIA SEGURIDAD 6,6**

**DATOS TECNICOS**

**MOTOR**

**Posición:** delantera transversal.
**Cilindros:** cuatro.
**Cilindrada:** 903 c.c.
**Alimentación:** por colector.
**Carburante:** gasolina normal.
**Depósito:** 35 litros.
**Potencia máxima:** 40 CV a 5.400 r.p.m.

**TRANSMISION**

**Tracción:** a cada rueda delantera.
**Caja de cambios:** manual, cinco velocidades.
**Embrague:** disco en seco y autorregulable.

**FRENOS**

Hidráulicos y de disco.

**SUSPENSION**

Delantera, independiente en cada rueda y trasera, de eje tubular.

**DIRECCION**

**Tipo:** de cremallera.
**Diámetro giro:** 9,3 metros.

**RUEDAS**

**Llantas:** de acero, 4,5 B × 13
**Neumáticos:** 145/70 SR 13"
**Peso:** 680 kg. **Longitud:** 3,47 m.
**Anchura:** 1,46 m. **Altura:** 1,44 m.
**Maletero:** 272 decímetros cúbicos.
**Precio final:** 832.048 pesetas.

### La Voz de Galicia

| | |
|---|---|
| Estética | 6 |
| Acabado | 6 |
| Habitabilidad | 5 |
| Maletero | 8 |
| Confort | 6 |
| Instrumentación | 6 |
| Accesorios | 6 |
| Potencia | 6 |
| Elasticidad | 6 |
| Cambio | 6 |
| Velocidad punta | 7 |
| Aceleración | 5 |
| Consumo | 7 |
| **SEGURIDAD** | |
| Estabilidad | 5 |
| Suspensión | 6 |
| Frenos | 7 |
| Dirección | 7 |
| Ruedas | 6 |
| Luces | 7 |

**NOTA MEDIA: 6,2**
**NOTA MEDIA SEGURIDAD: 6,3**

**Comentario.**—Seat, que es auténtica especialista en coches de pequeña cilindrada, partiendo del antiguo Panda y tomando la línea de los vehículos actuales (en la parte delantera llega a confundirse con el R-5), consiguió un vehículo funcional, ágil e idóneo para el tráfico urbano. Es el prototipo de segundo coche en cualquier familia, y el que va a resolver ese movimiento por las ciudades, que exige maniobrabilidad, economía y, sobre todo, pequeñas dimensiones para facilitar el aparcamiento. Es un vehículo, por otra parte, netamente español, salido del centro de Martorell, que a todas sus cualidades une el que sea el más barato del mercado europeo.

**LO BUENO**

— Funcionalidad.
— Agilidad en tráfico urbano.
— Economía.

**LO MALO**

— Deficiente insonorización.
— Mala accesibilidad a plazas traseras.
— Excesiva sensibilidad al viento lateral.

### autop

| | |
|---|---|
| Estética | |
| Acabado | |
| Habitabilidad | |
| Maletero | |
| Confort | |
| Instrumentación | |
| Accesorios | |
| Potencia | |
| Elasticidad | |
| Cambio | |
| Velocidad punta | |
| Aceleración | |
| Consumo | |
| **SEGURIDAD** | |
| Estabilidad | |
| Suspensión | |
| Frenos | |
| Dirección | |
| Ruedas | |
| Luces | |

**NOTA MEDIA: 5,7**
**NOTA MEDIA SEGURIDAD: 6,6**

su producción, siendo
gado de sustituirlo.
En realidad, no se t
cambio cosmético: nu
diferenciadores en lat
ra y retoques en la m
yores novedades. En
es y se comporta igu
Panda.

**LO BUENO**

— Imagen actualizada
— Polivalencia.
— Consumos ajustad

**LO MALO**

— Nivel sonoro.
— Confort.
— Cambio impreciso.



SUPLEMENTO PARA ALUMNOS Y PROFESORES NUMERO 2

# Tráfico CHICO



J. S. H.

*Cuatro de los niños ganadores que ayer posaron en la Plaza Mayor salmantina, mañana podrán hacerlo en la Grande Place de Bruselas.*

*Participarán en un concurso con motivo del Año de la Seguridad Vial*

## NIÑOS ESPAÑOLES PARA EUROPA

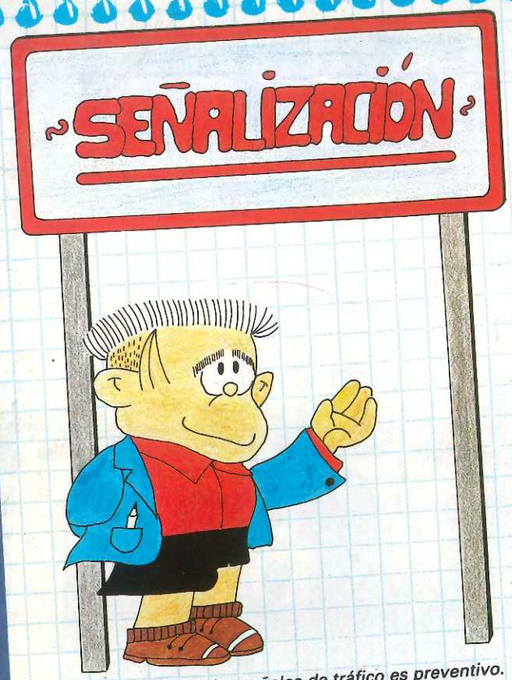
Cuatro niños españoles representarán a nuestro país en el concurso escolar convocado por la Comunidad Económica Europea con motivo del Año Europeo de la Seguridad Vial, celebrado durante 1986, y en el que participarán todos los países miembros.

La elección de los niños se hizo entre los grupos ganadores del II Concurso Nacional de Educación Vial Escolar y fueron elegidos los trabajos de los escolares siguientes: Isabel Riegas Cruz, de la escuela pública «La Picota», de Boo de Piélagos (Cantabria), y Gonzalo Prada Pichel, del colegio «Sindicatos Católicos» (Palencia), en el apartado correspondiente al ciclo superior. En cuanto al ciclo medio de EGB, han sido designados para representar a España los trabajos de Pedro Cerrillo del Barrio, del colegio «Sindicatos Católicos», y Rosa María García Fernández, del colegio público «Alfonso XII», de Arenas del Rey (Granada).

El tema del concurso será «La solidaridad y convivencia en las vías públicas». La forma de participación ha consistido en la confección de un dibujo de formato máximo de 60×60 centímetros, o bien una historieta o cómic, con un máximo de 10 dibujos o viñetas de hasta 50×60 centímetros.

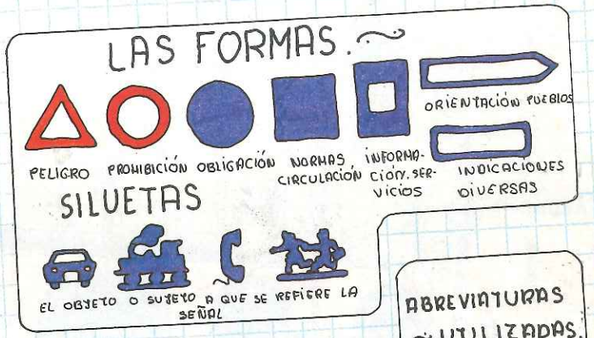
Cada país ha seleccionado cuatro finalistas (un niño y una niña por cada uno de los ciclos), que viajarán a Bruselas entre los días 22 y 24 de abril. Allí asistirán a los actos de entrega de los premios, cuya naturaleza decidirá la comisión correspondiente. Los pequeños irán acompañados.

Deseamos mucha suerte a nuestros representantes.
















*El objetivo de las señales de tráfico es preventivo. Son importantes porque advierten al conductor de los peligros.*

*Todo buen conductor o peatón tiene la obligación de conocerlas y practicarlas.*

*Debes familiarizarte con ellas y, si puedes, llegar a conocerlas.*

Colegio San José *(Valladolid). Ciclo superior. (Del trabajo «El pinchazo»).*

**Será inaugurado este mes**

## Así trabajará el Centro Superior de Educación Vial

En el curso del presente mes de febrero va a inaugurarse en Salamanca el Centro Superior de Educación Vial de la DGT para formación del profesorado, cuyo funcionamiento se dividirá en tres grandes departamentos: de Investigación, de Materiales Didácticos y de Relaciones y Divulgación.

El Departamento de Investigación abordará la labor de evaluación y diseño de programas educativos, del material didáctico elaborado y de las campañas publicitarias; las investigaciones con los animadores de Seguridad Vial de las distintas provincias, y las investigaciones con disminuidos físicos y psíquicos. El de Materiales Didácticos realizará el diseño y confección de materiales didácticos (ordenador, diapositivas, guiones, videos, maquetas, posters, pegatinas, folletos y cómics). También llevará a cabo contactos con los ICES (Institutos de Ciencias de la Educación) y la Universidad, creará una mediateca (o centro de recursos didácticos) y realizará envíos a los animadores provinciales. Y el Departamento de Relaciones y Divulgación contactará con las instituciones educativas; diseñará programas para diferentes cursos; se relacionará con animadores, instituciones internacionales, prensa y jefaturas provinciales de Tráfico; abordará las escuelas de verano y elaborará el Boletín del Animador.

A cargo de cada departamento habrá dos pedagogos, mientras un psicólogo abarcará los tres en conjunto.





***Más de cien jóvenes obtuvieron la licencia de conducir***

## JORNADAS DE TRAFICO EN PUEBLOS DE MADRID

Cerca de cinco mil niños y jóvenes, pertenecientes a distintas poblaciones de la Comunidad Autónoma de Madrid, han participado en unas jornadas de tráfico organizadas por la Jefatura Provincial de Madrid y que han tenido el apoyo, tanto en el aspecto material como humano, de la Dirección General de Tráfico, así como de los ayuntamientos afectados, concretamente San Martín de Valdeiglesias, Navalcarnero, Valdemorillo, Buitrago, San Martín de la Vega, Mejorada del Campo, Valdemoro, Chinchón, Guadarrama y San Lorenzo de El Escorial. Todas estas localidades fueron seleccionadas entre otras, cuyas poblaciones oscilaban entre 5.000 y 15.000 habitantes y después de haber dividido la Comunidad en cuatro grandes áreas.

Las edades de los niños que participaron en estas jornadas oscilaban entre los nueve y los catorce años, muchos de los cuales dieron muestras de tener buen nivel de conocimientos teóricos, aunque no de los prácticos.

Los propios profesores, tomando como base material entregado por la propia Jefatura de Tráfico, impartieron algunas clases teóricas para posteriormente pasar a la práctica, de las que salió elegido una selección de alumnos —tres en concreto— que, además de los premios recibidos, concursarán en el torneo madrileño de educación vial cuya fase final se celebrará en el próximo mes de abril.

En algunos de los pueblos que participaron en estas jornadas nunca se habían impartido enseñanzas de educación vial, por lo que, según fuentes de la organización, «han significado un importante estímulo entre los escolares y el profesorado, incluso para la población».

### LICENCIAS DE CONDUCIR

Otro aspecto importante a destacar es que estas jornadas ofrecían una variante muy importante para aquellos jóvenes cuya edad fuera igual o superior a los catorce años. Estos tenían la posibilidad de obtener la licencia de conducir en su misma localidad, bien mediante examen y demás requisitos imprescindibles, o bien sin necesidad del examen, como era el caso de los mayores de dieciséis años. De esta forma, se ha venido a regularizar alguna que otra situación irregular de jóvenes que ya circulaban por la calle sin la correspondiente licencia y, por tanto, sin los conocimientos necesarios para ello, lo que suponía un indudable factor de riesgo. En total se han concedido 129 licencias de conducir, 56 de ellas mediante la realización de un examen teórico.

Como complemento a estas jornadas se proyectaron películas relacionadas precisamente con la conducción del ciclomotor, así como diapositivas referentes a señales y normas de circulación.

*Se celebrarán en El Ferrol (La Coruña)*

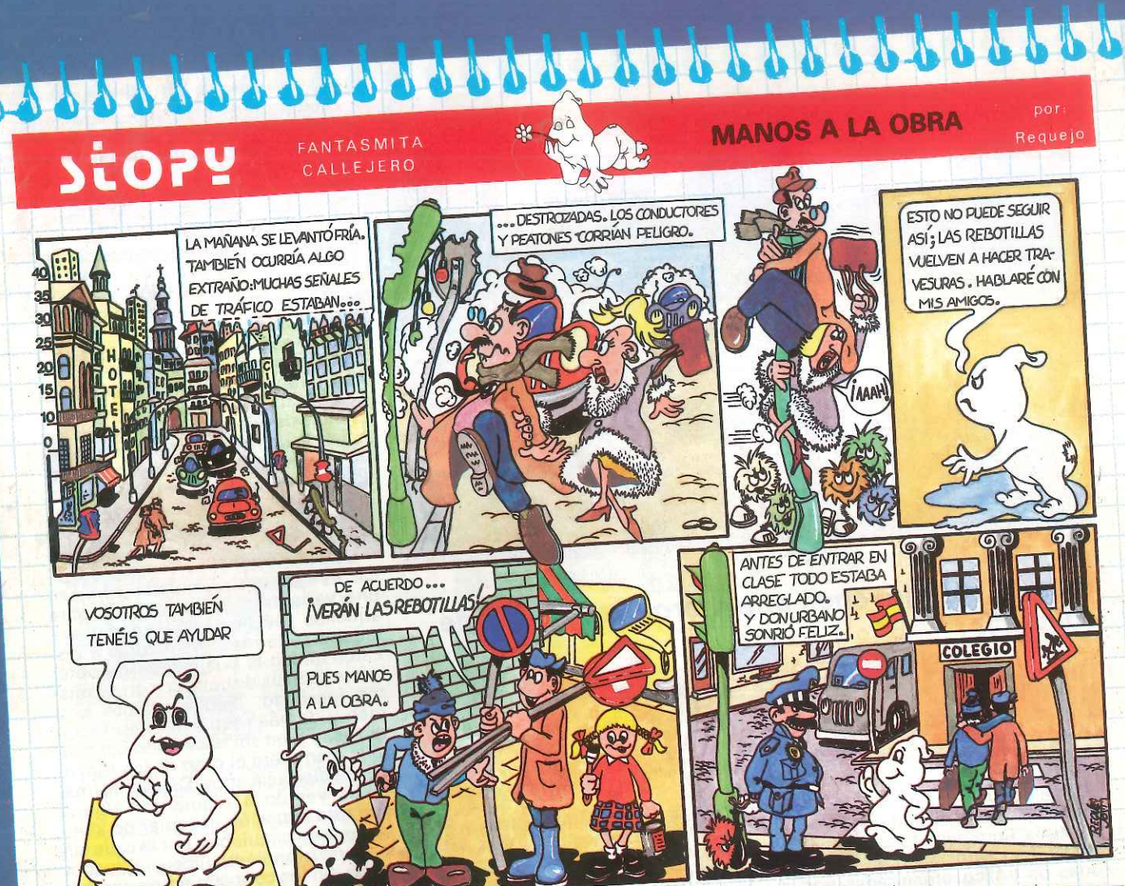
## CAMPEONATO DE PARQUES Y CONCURSO DE CICLOMOTORES

En la próxima primavera van a celebrarse en El Ferrol (La Coruña) el XXIII Campeonato de España de Parques Infantiles de Tráfico y el IX Concurso Nacional de Seguridad Vial en Ciclomotor, que, como todos los cursos, convoca la Dirección General de Tráfico. El primero está abierto para niños de ocho a catorce años y el segundo de catorce a dieciocho.

Tanto el Campeonato como el Concurso están precedidos, antes de esa fase nacional ferrolana, de unos torneos eliminatorios locales, de los que habrán de salir los equipos de dos participantes que acudirán a tierras gallegas. Y, ya dentro de la fase nacional, las pruebas serán de dos tipos: teórica (para ambas especialidades consistirá en la contestación de un cuestionario escrito de 30 preguntas, referidas a normas de circulación y señales de tráfico) y práctica. Esta última abarcará, en el Campeonato de Parques, la conducción de karts y bicicletas en pista, así como una demostración de destreza en el manejo de la bicicleta; y por lo que afecta al Concurso de Ciclomotores, un recorrido en pista sobre ciclomotor, una demostración del manejo de este vehículo y, si el tiempo lo permite, una prueba suplementaria de habilidad todo terreno.

Además de los premios correspondientes, los vencedores acudirán en representación de España a la XXVI Copa Escolar Internacional (Parques) y al XII Concurso Internacional de la Juventud y la Seguridad Vial (Ciclomotores), que tendrán lugar en una ciudad europea por designar.






## NIÑOS

Esta señal está incluida, dentro del Código de la Circulación, entre las denominadas «de peligro». Indica la proximidad de escuelas o establecimientos similares y la posibilidad de circulación de niños no vigilados.

## Vosotros Denunciáis




Foto: Colegio «Sindicatos Católicos» (Palencia)






### ...isto

| | |
|---|---|
| | 7 |
| | 6 |
| | 7 |
| | 6 |
| | 4 |
| | 4 |
| | 6 |
| | 5 |
| | 4 |
| | 5 |
| | 5 |
| | 7 |
| | 6 |
| | 6 |
| | 8 |
| | 6 |
| | 7 |
| | 7 |

**Comentario:** Seat continúa la renovación de su imagen. Al haber concluido los acuerdos con Fiat, el Panda debía finalizar el Marbella el encar-

ata más que de un evo frontal, detalles rales y parte trasecánica son las mageneral, el Marbella al que el conocido

s.

### Motor 16

| | |
|---|---|
| Estética | — |
| Acabado | 7 |
| Habitabilidad | 8 |
| Maletero | 5 |
| Confort | 6 |
| Instrumentación | 6 |
| Accesorios | 6 |
| Potencia | 7 |
| Elasticidad | 7 |
| Cambio | 7 |
| Velocidad punta | 8 |
| Aceleración | 8 |
| Consumo | 9 |
| **SEGURIDAD** | |
| Estabilidad | 7 |
| Suspensión | 5 |
| Frenos | 9 |
| Dirección | 8 |
| Ruedas | 8 |
| Luces | 7 |
| **NOTA MEDIA: 7,1** | |
| **NOTA MEDIA SEGURIDAD: 7,3** | |

**Comentario:** El Seat Marbella GLX es un coche barato, que gasta poco, que se mueve por el tráfico urbano con una agilidad impresionante y que se aparca sin esfuerzo en el hueco más pequeño. Es un modelo sencillo, sin complicaciones técnicas, dirigido a las personas que buscan un útil de trabajo, un coche que no plantee problemas. El Marbella GLX se conduce con toda facilidad, frena bien, tiene unas prestaciones honorables, y además de consumir poco utiliza gasolina normal. El interior está bien acabado, los asientos recogen el cuerpo con eficacia y la climatización es muy efectiva. El motor algo ruidoso, el eje trasero rígido.

**LO BUENO**

- Consumo y prestaciones.
- Aptitudes urbanas.
- Aprovechamiento interior.

**LO MALO**

- Ruido del motor.
- Eje trasero saltarín.
- Equipamiento demasiado sencillo.

### EL PERIÓDICO

| | |
|---|---|
| Estética | 8 |
| Acabado | 7 |
| Habitabilidad | 6 |
| Maletero | 5 |
| Confort | 5 |
| Instrumentación | 6 |
| Accesorios | 5 |
| Potencia | 6 |
| Elasticidad | 7 |
| Cambio | 5 |
| Velocidad punta | 6 |
| Aceleración | 7 |
| Consumo | 8 |
| **SEGURIDAD** | |
| Estabilidad | 7 |
| Suspensión | 7 |
| Frenos | 6 |
| Dirección | 6 |
| Ruedas | 7 |
| Luces | 6 |
| **NOTA MEDIA: 6,3** | |
| **NOTA MEDIA SEGURIDAD: 6,5** | |

**Comentario:** El Seat Marbella viene a sustituir al Panda y en esa nueva denominación estrena una línea estética más moderna. La economía prima ante todo en este vehículo, desde el precio de adquisición hasta el equipamiento. Va destinado preferentemente a un público joven no muy exigente y con pocos recursos económicos. Juzgándolo bajo este prisma, el coche cumple sin más, pero es evidente que por unas pesetas más, más de uno escogería un vehículo que ofreciera un resultado más completo.

**LO BUENO**

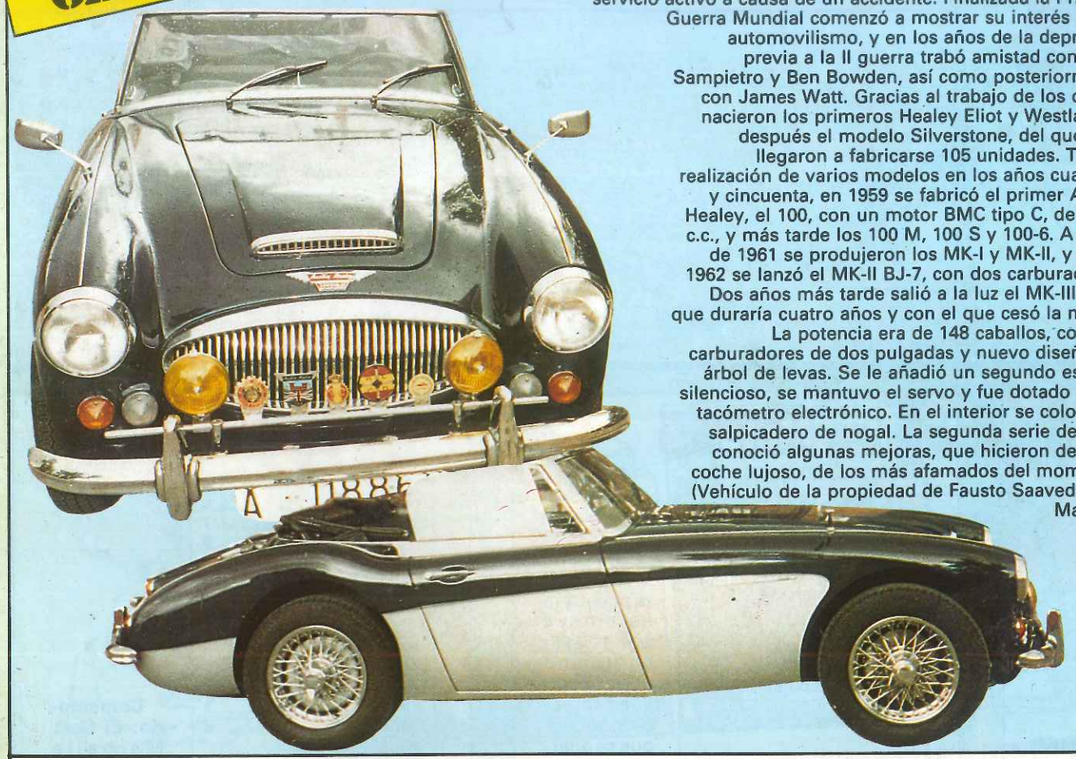
- Precio económico.
- Consumos muy bajos.
- Línea más moderna.

**LO MALO**

- Asientos muy incómodos.
- Rumorosidad del motor.
- Cambio muy duro.

VIEJAS GLORIAS

## Austin Healey MK-III BJ-8



El creador del Healey fue el británico Donald Mitchell Healey, un piloto de la Royal Flying Corps que en 1917 se retiró del servicio activo a causa de un accidente. Finalizada la Primera Guerra Mundial comenzó a mostrar su interés por el automovilismo, y en los años de la depresión previa a la II guerra trabó amistad con A. C. Sampietro y Ben Bowden, así como posteriormente con James Watt. Gracias al trabajo de los cuatro nacieron los primeros Healey Eliot y Westland, y después el modelo Silverstone, del que sólo llegaron a fabricarse 105 unidades. Tras la realización de varios modelos en los años cuarenta y cincuenta, en 1959 se fabricó el primer Austin Healey, el 100, con un motor BMC tipo C, de 1.420 c.c., y más tarde los 100 M, 100 S y 100-6. A partir de 1961 se produjeron los MK-I y MK-II, y ya en 1962 se lanzó el MK-II BJ-7, con dos carburadores. Dos años más tarde salió a la luz el MK-III BJ-8, que duraría cuatro años y con el que cesó la marca. La potencia era de 148 caballos, con dos carburadores de dos pulgadas y nuevo diseño del árbol de levas. Se le añadió un segundo escape, silencioso, se mantuvo el servo y fue dotado de un tacómetro electrónico. En el interior se colocó un salpicadero de nogal. La segunda serie del BJ-8 conoció algunas mejoras, que hicieron de él un coche lujoso, de los más afamados del momento. (Vehículo de la propiedad de Fausto Saavedra, de Madrid.)

## 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,

NO OLVIDE SU CODIGO POSTAL

El 1 de junio de 1986 entró en vigor el Código Postal en *absolutamente todas* las poblaciones españolas. Rogamos lo especifiquen en sus solicitudes de suscripción, ya que de no hacerlo *no podremos remitirles* la revista.

Pero los antiguos suscriptores *no es preciso* que nos remitan el C. P. que les haya sido asignado. De ello se encarga nuestro Centro de Proceso de Datos.

### NUMEROS ATRASADOS

No disponemos de números atrasados. Rogamos, por tanto, que no los soliciten. El número de ejemplares mensual se distribuye en su totalidad entre los más de 170.000 suscriptores fijos y otros destinatarios, tomados aleatoriamente.

### POSIBLES DUPLICIDADES

Motivadas por personas que nos remiten innecesariamente su Código Postal (ver nota adjunta), que renuevan la suscripción sin tener que hacerlo —insistimos en que no es necesario—, o que hacen nueva inscripción cuando existe algún retraso en la recepción de la revista, hemos detectado algunas duplicidades en envíos. Rogamos que las posibles incidencias en este sentido nos sean comunicadas a la mayor brevedad.



## Cambios en las placas de matrícula

Varios artículos del Código de la Circulación han sido modificados por el Real Decreto 2.693/1985 (BOE, de 11 de febrero de 1986), que fijan las dimensiones de las placas de matrícula, así como los caracteres que se han de inscribir en ellas.

Establece también el Real Decreto que esta nueva normativa surtirá efecto a partir del 11 de febrero del presente año, por lo que el usuario que se disponga a matricular un vehículo o sustituir por deterioro la placa de su automóvil deberá colocar las placas de acuerdo con la nueva reglamentación.

Este cambio estriba, en primer lugar, en el aumento de la calidad y dureza del material de aluminio con el que se fabrica la placa, pasando ésta de 1 mm. a 1,4 mm. de espesor.




*La nueva placa, en la parte superior, no aumenta de tamaño, pero los caracteres son menos altos y de trazo más grueso.*




*La matrícula verde, o temporal, aumenta dos centímetros de largo, como se aprecia en la placa inferior.*

Otra novedad consiste en que en la lámina reflectante aparece dibujado el escudo de España y, además, va provista de contraseñas o marcas para evitar posibles falsificaciones.

En cuanto al tamaño de la placa, éste se hará notar en las verdes, turísticas, de pruebas, de transporte, de Cuerpo Diplomático y Cuerpo Consular, que pasan de tener 50 cm. de largo a 52 cm. No varían en tamaño la placa normal o nacional, la de motocicleta, ni la de vehículos especiales.

Por lo que respecta a los caracteres troquelados en las placas de matrícula, la nueva reglamentación determina que pasan a tener de 77 mm. a 80 mm. de alto; de 8 mm. a 10 mm. de trazo, conservándose el ancho anterior marcado en 45 mm. Esta modificación en las medidas de caracteres afectan a la placa ordinaria, turística, Cuerpo Diplomático y Cuerpo Consular. El cambio en este sentido también afecta a las placas de los remolques, que han sufrido un cambio en los caracteres troquelados, pasando de tener 35 mm. a 45 mm. de ancho.

Otra característica novedosa de la placa consiste en que en su bordón superior aparecerá troquelado el número del fabricante, mientras que en el lateral izquierdo llevará inscrito el número del manipulador o troquelador de los caracteres de la matrícula. El citado número de orden de manipulador deberá estar registrado en la Jefatura Provincial o Local de su residencia.

Como es lógico, la mayor calidad de los materiales que entran en la fabricación y proceso de la placa ha de repercutir en el precio final a satisfacer por el usuario.

La modificación de las dimensiones de los caracteres troquelados en la placa de matrícula tiene como meta la mejor percepción en visión directa o a través de fotografía. Por otra parte, la nueva disposición viene a recoger en un criterio único las dimensiones, medidas y distribución de los números, letras y colores del fondo de las placas.

Automovilismo

## Vinuesa, a la Fórmula 3.000

Alfonso García de Vinuesa correrá todas las pruebas de Fórmula 3.000 esta próxima temporada 87-88. Gracias a la iniciativa de la sociedad «Deportespaña» y el apoyo de su «sponsor», Purolator, García de Vinuesa tratará de reeditar los éxitos obtenidos por Pérez-Sala y Adrián Campos el año pasado.

Pero el proyecto deportivo de «Deportespaña» es más amplio. No se trata de apoyar la participación de un piloto durante determinado número de años en la Fórmula 3.000, sino de un trabajo de promoción dirigido hacia la modalidad reina, la Fórmula-1, y los rallies. A través de la Fórmula Nacional Fiat Uno, la Fórmula Ford 1.600 y la Fórmula 3.000, «Deportespaña» intentará llevar a un español a la parrilla de salida de la Fórmula-1 antes de la temporada 90-91. Alfonso García de Vinuesa y Jesús Díez Villarroel son los dos candidatos más importantes para conseguir ese puesto en 1990.

### JULIO IGLESIAS: APOYO A CARDUS

Julio Iglesias, nuestro cantante más internacional, participará en una parte del presupuesto del equipo Ducados-ADA, que, dirigido por Angel Nieto y con Carlos Cardús como piloto, participará en el próximo Mundial de Motociclismo en la categoría de 250 c.c.

Parece ser, según cuenta «El País», que el apoyo se fraguó en Madrid durante la grabación del último elepé de Julio Iglesias. Angel Nieto le habló de la operación y del coste total —alrededor de 100 millones— y Julio contestó: «Eso está hecho». El cantante creía que esa era su parte de aportación. Al final, Julio Iglesias participará con unos 25 millones, ya que la mayor parte del presupuesto lo aportará Tabacalera, principal impulsora del proyecto.

Con una Honda oficial y con estos apoyos, Carlos Cardús tratará de alcanzar un título en la categoría más disputada de todas las del Mundial. Cardús llevará una moto igual a la de Sito Pons —recientemente casado—, con las que la marca japonesa tratará de poner fin al dominio ejercido durante el último campeonato por Carlos Lavado con su Yamaha.



*La autopista, carente de peaje, tampoco tiene puntos negros.*



*Entrada a Huelva por la ronda exterior de la ciudad.*







*La comunicación de Andalucía hacia el Este, una actuación de la Red Intercomarcal.*

Sin querer, y como el que no hace la cosa, resulta que en los muchos accidentes que se dan en nuestro país, sobre todo en determinadas zonas, hay implicados turismos portugueses y, más aún, marroquíes. Pues bien, una de las provincias que más se utiliza para salir de Portugal hasta España es la de Huelva. La frontera de Ayamonte, con su famoso «ferry», que nos trae y lleva de un lado a otro, es paso obligado. Las cifras son elocuentes: más de 10.000 personas y 2.000 vehículos han ido y venido en meses claves. Por tal motivo, TRAFICO ha querido conocer «in situ» los pormenores del marco de tan masiva afluencia. Y para ello ha recorrido estos kilómetros, partiendo desde Sevilla, lo que también nos ha servido para conocer los detalles de la única autopista que no es de peaje en estas tierras y que intenta unir Sevilla y Huelva. Ahora sólo hay 18 kilómetros en estas condiciones. Lo demás, muchas fases en obras, es solamente autovía.

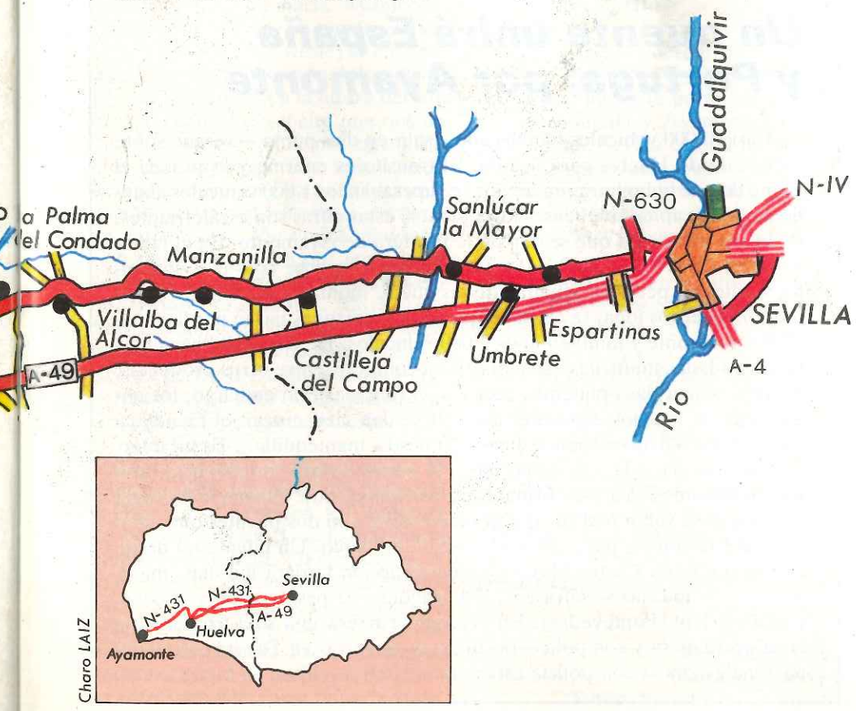
## AUTOPISTA

Partiendo de la capital andaluza nace la doble vía que va de Sevilla a Huelva, pese a que esa circunstancia sólo se disfruta hasta Guadiamar. Son 18 kilómetros de envidiable señalización y visibilidad, que te colocan en la demarcación de Huelva en un santiamén, ya que a partir del kilómetro 31 nos adentramos en la provincia de las marismas. La obra de estos 18 kilómetros se inició en 1974 y se concluyó cuatro años después, siendo su inversión de 450 millones, cifra casi irrisoria comparada con las de la actualidad. En su trayecto hay pueblos tan importantes como Castillejas, Gines, Espartina, Umbrete y Sanlúcar la Mayor, que igualmente se pueden transitar por la nacional 431, aunque su recorrido es mayor en tiempo. Como comparación, observar que por la nacional se tarda entre Sevilla y Huelva más de hora y media y por la autopista-autovía no llega a la hora y cuarto.




**Km. 4:** Salida a Castillejas, pueblo donde se hacen exquisitas tortas de aceite que tienen fama en toda España. También está en este punto kilométrico la salida a Bormujos.

**Km. 11:** Umbrete. Seis kilómetros después está el desvío a Sanlúcar la Mayor y uno más adelante, el fin de la autopista. Se termina la doble vía, aunque el piso y la señalización son excelentes. No hay obstáculos dignos de resaltar y las obras que se vienen realizando darán el fruto apetecido por los andaluces, que están viendo mejorar considerablemente sus carreteras.




## AUTOVIA

**Km. 24:** Desvío para la nacional 431, carretera que se usa mucho en verano como descongestión a la A-49.

**Km. 28:** Otra salida, esta vez a Carrión y Pilas. Si realizar la obra desde Sevilla hasta Guadiamar, que es la autopista, costó cerca de los 500 millones, hacer el resto no fue menos. Aunque hasta el presente, insistimos, es autovía, se hizo pensando en el futuro. Por ello están hechos todos los desvíos a las poblaciones colindantes, sin que éstas tengan acceso directo a la autovía. Desde Guadiamar hasta Bollullos se invirtieron 1.000 millones de pesetas, la misma cifra que se gastó en realizar la obra desde Bollullos hasta la ronda exterior de Huelva. Esta fue la primera fase.

**Km. 48:** Bollullos, La Palma. Con anterioridad pasamos Chucena. También aquí las inversiones son fuertes. Desde Guadiamar hasta Huelva, cuando todo esté finiquitado, casi 5.000 millones de pesetas, a los que



*El futuro puente sobre el río evitará el ir y venir del «ferry».*

hay que añadir los ya gastados. Se desglosan así: Guadiamar-Chucena, 950; Chucena-Bollullos, 930; Bollullos-Niebla, 775, y Niebla-San Juan del Puerto, 1.325. Queda solamente la zona comprendida entre San Juan del Puerto y la ronda exterior de Huelva, que importa 589 millones y que ya en su primera fase costó 450.

**Km. 60:** Salida a Niebla y Bonares.

**Km. 63:** Río Tinto. Es la zona que más costó en su construcción anterior y que más va a valer ahora. Las características del terreno lo hacen sumamente complicado para su mejora. Hay que hacer un puente sobre el río, arroyo y ferrocarril. La obra sale aquí a 90 millones/kilómetro, mientras que en el resto sale a 70.

**Km. 75:** San Juan del Puerto. Es punto negro, lugar donde hay que extremar la precaución. Se está trabajando en un paso elevado.

### LA NACIONAL

**Km. 80:** Cruce con Ayamonte. Abandonamos la A-49 para tomar la 431, que venía paralelamente desde Sevilla. Huelva está a 3 kilómetros, por lo que no hay que penetrar en la capital para seguir hacia Ayamonte. La nacional 431, que ha tenido sustanciosas mejoras en su firme, se encuentra aún sin señalización kilométrica adecuada. Tan sólo a la altura del 670 existen las nuevas señales que nos indican el punto donde nos encontramos. Sin embargo, esta señalización desaparece pronto y ya no volvemos a encontrar ninguna; si acaso, de tarde en tarde, y en los viejos mojones.

A partir de Huelva por la nacional 431 y hasta llegar a Ayamonte, nos encontramos Gibraleón, Cartaya y Lepe. Numerosas rectas unen estas poblaciones por una nacional que está casi en perfecto estado, aunque —repetimos— por esas obras que se han llevado a cabo, la señalización no es la más ideónea.

Como resumen, reflejar que los 18 kilómetros de autopista, desde Sevilla a Guadiamar, costaron 450 millones de pesetas. Desde Guadiamar hasta Huelva, en autovía, 2.000 millones. Y lo que se está haciendo o está en proyecto de autopista desde Guadiamar a Huelva, igualmente rondará los 5.000 millones de pesetas. Eso sí, la capital andaluza estará de las playas de Huelva prácticamente a una hora de viaje.

### ACCIDENTALIDAD

Lo que todos queremos evitar, accidentes y muertes, también están a la orden del día en la parte comprendida entre Sevilla y Ayamonte. Por la A-49, desde Sevilla capital hasta el límite de la provincia, hubo 43 accidentes con tres víctimas mortales, no existiendo puntos negros. Por la nacional 431 hubo 69 accidentes, con un balance de dos muertos y 93 heridos. En esta zona sí existen puntos negros y son los kilómetros 550,9 (tres accidentes); 552,9 (cuatro); 553,1 (tres); 555,5 (tres), y 570,1 (tres).

Por lo que se refiere a la provincia de Huelva tenemos:

**A-49:** 56 accidentes. Puntos negros: km. 80 (nueve accidentes) y 75 (ocho accidentes).

**N-431:** 60 accidentes. Punto negro: km. 627 (cuatro accidentes).

**N-431:** Huelva-Ayamonte: 61 accidentes. Punto negro: travesía de Lepe (13 accidentes).

**Nono HIDALGO**
**(Enviado especial)**
**Fotos: Natacha MARTINEZ**

## Otro se construirá en Tuy (Pontevedra)

# Un puente unirá España y Portugal por Ayamonte

Casi 10.000 vehículos han llegado a salir en días punta —verano sobre todo— desde Huelva para Sevilla. El tránsito es enorme y lo prueba el hecho de que hubo horas en las que se superaban los 1.000 vehículos abandonando la capital onubense. Pues bien, si estas cifras son escalofriantes, no lo son menos las que se dan en la frontera de Ayamonte. En el famoso «ferry», cuyo traslado está en las 50 pesetas —coche aparte—, son miles y miles de personas igualmente las que se montan cada día. En agosto, por hacernos idea, se calculan que 10.000 personas pasan por la aduana de Ayamonte y también unos 2.000 vehículos. De Portugal llegan hasta las ciudades limítrofes españolas para comprar, entre otros productos, caramelos, bacalao, plátanos, aceite y... ¡fregonas! Sin embargo, los andaluces, los muchos españoles que allí se dan cita, cruzan el Guadiana para traerse sábanas, toallas, huevos, quesos, mantequilla... Es un intercambio que da vida a la zona, hasta el punto de que los proyectos son importantísimos. Ya está firmado un convenio entre España y Portugal por el que se van a realizar dos grandes obras: son dos puentes que unan estas dos naciones, para evitar el traslado en barco. Un puente irá desde Ayamonte hasta Castro Marín y su construcción tardará mil días, mientras el presupuesto se cifra en 1.500 millones de pesetas. Otro se construirá en Tuy (Pontevedra). En Ayamonte habrá una sola frontera, en zona portuguesa y con policía portuguesa, mientras en Tuy irá enclavada en zona española con policía española.




*Curiosa señal de precaución, en la ciudad de Ayamonte.*

## Mariscos, vinos del Condado y...

# En Cartaya y Lepe, fresas para Europa

Los encantos de Sevilla a nadie escapan. Desde su famosa Giralda hasta la Torre del Oro; desde la Maestranza al Sánchez Pizjuán o el Villamarín; desde el puente de Triana hasta... Bueno, Sevilla es Sevilla. Su turismo, uno de los más importantes de la zona, da vida a comercios y restaurantes. Todo es especialidad. Por ello no nos detenemos, aunque no podemos olvidar los mantecados de Estepa, en otra carretera, o las tortas de Castillejas, en el recorrido que ahora eligió la revista TRAFICO. Y superados los 30 kilómetros de tierras sevillanas, camino de Huelva, nos encontramos La Palma, zona vinícola por excelencia. Allí se celebra cada año la fiesta de La Vendimia. Es la mayor producción onubense. Más adelante Niebla, con su castillo.

Fue plaza fortificada y allí se utilizó por vez primera la pólvora. Atravesada Huelva —mariscos de la mejor calidad—, llegamos a Gibraleón. Es una colonia descendiente de la raza negra, donde por última vez hubo mercado de esclavos. De ahí que a sus habitantes se les llame «Los Morenos» de Gibraleón.

En la ruta hasta Ayamonte no podemos dejar a un lado Lepe y Cartaya, las mayores productoras de fresas de Europa. Y sin darnos cuenta nos metemos en Ayamonte, zona de pescado. Dicen que lo traen de Portugal y por ello es más barato. Pero la vedad es que está a una altura envidiable, sobre todo si se riega con buenos vinos del Condado, e incluso con el Vinho Verde portugués, que por ahí abunda.

# UN SIGLO SOBRE RUEDAS




***EN las postrimerías del siglo XIX comenzaron a verse algunos automóviles a este lado de los Pirineos, aunque su control administrativo no comenzaría hasta el año 1900, con la promulgación del Reglamento para el Servicio de Coches por las carreteras de España y que limitaba la velocidad a 28 kilómetros por hora.***

***No sólo la palabra «chauffeur» —con la que se designaba a los conductores— sino los propios hombres fueron importados al principio de Francia, convirtiéndose, junto con los fabricantes, en los primeros propagadores del arte de la conducción, pese a que ya en 1900 se establecen los primeros cursos para conductores en la Escuela Central de Artes e Industrias. El 31 de octubre de ese año se matricula el primer automóvil en Palma de Mallorca, 47 lo hacen al año siguiente y, en 1910, el parque suma 3.953 vehículos. Cinco años después, con la aplicación de la producción en serie, comienza el despegue de la era del automóvil, que va a rodar pareja con los altibajos de las crisis sociales y económicas, hasta alcanzar un parque actual de más de doce millones y medio de vehículos.***

«En 1548 se vio el primer coche en Madrid», según reza en un manuscrito de la Biblioteca Nacional. Coche de caballos, naturalmente, porque el primer automóvil que pudo verse a este lado de los Pirineos debió ser en las postrimerías del pasado siglo.

Hacia 1870 hizo su aparición en las calles el llamado «velocípedo», extraño aparato con dos ruedas de enormes radios. Dicen los viejos textos que «es un vehículo de equilibrio difícil de sostener sobre un suelo poco liso y que, cuando recorre una carretera, le ladran y atacan los perros y hay quien recomienda a los bicicletistas llevar pistolas para defenderse de los dientes de aquéllos».

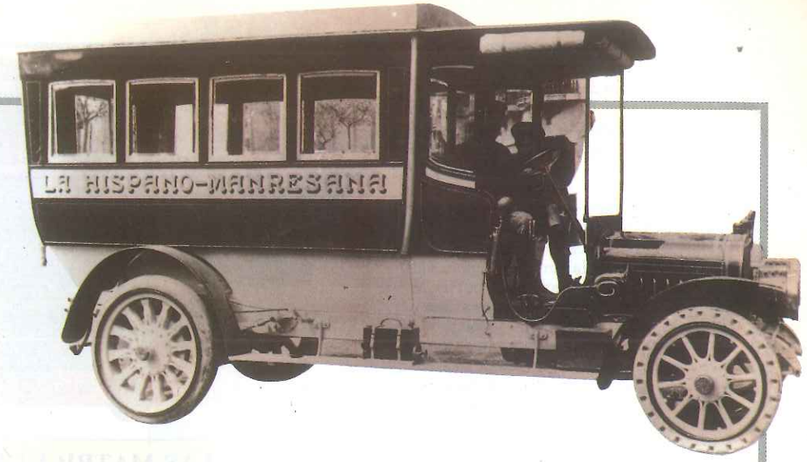


*Las primeras velocidades de «época» fueron de 28 km/h. en carretera y 12 en las ciudades.*

## LOS ALBORES DEL AUTOMOVIL

La máquina de vapor, inventada en 1705 por Thomas New Comen, fue el inicial descubrimiento que daría origen al vehículo automóvil. En 1805, Oliver Evans consiguió la primera patente para un vehículo de vapor dedicado al transporte, que pesaba 21 toneladas. Eran muy lentos e incapaces de vencer grandes desniveles.

En el siglo XIX tres países —Inglaterra, Alemania y Estados Unidos— se interesan por el estudio y desarrollo del automóvil. Los experimentos en Inglaterra se ven entorpecidos por la Ley de la Bandera Roja, en vigor desde 1836 a 1896, por la que se consideraba ilegal conducir vehículos de motor, a menos que fueran precedidos de un hombre portador de una bandera roja.






*Aún hoy se ponen a punto, para participar en rallyes de coches antiguos, aquellas máquinas resoplantes que tanto espanto causaran a nuestros abuelos.*

Pero el descubrimiento por excelencia fue el motor de explosión de gasolina, realizado en Alemania en 1885 por Gottieb Daimler, con lo que empiezan a quedar atrás aquellos vehículos extravagantes, híbridos de triciclos y máquinas de coser, que tanto espanto causaran.

La fabricación de automóviles en España fue tardía, por lo que había que desplazarse al extranjero para adquirirlos. En 1897, un industrial barcelonés compró, en París un De Dion-Bouton, mientras que, al parecer, el primer propietario en el Sur fue el popular torero Antonio Reverte, que en el mismo año adquirió un Lyon-Peugeot.

No obstante, para dar más facilidades, algunas fábricas extranjeras decidieron nombrar agentes en nuestro territorio, y sería en 1903, con la fabricación del Hispano Suiza, el lento despegue de la industria automovilística española.

## EL ENEMIGO PUBLICO NUMERO UNO

En aquel tiempo, el ir por la carretera a una media de 30 kilómetros por hora representaba una velocidad «endiablada», que producía el pánico de las gentes de los pueblos que se cruzaban, «con la consiguiente matanza de gallinas y perros, llevándose maldiciones para los conductores de aquellos monstruos resoplantes o malolientes».

En las ciudades se reproducían los mismos sentimientos de hostilidad. A la anarquía circulatoria y a los tremendos conciertos de bocinas se sumaban verdaderos conatos de alteraciones del orden público cuando se producía un accidente. El culpable, en cualquier circunstancia, era el conductor.

La prensa de la época recoge abundantes muestras de estas reacciones, como en el caso del accidente que se produjo en Madrid en la noche del 25 de mayo de 1908, cuando un automóvil de la Embajada austríaca, conducido por un «chauffeur» vienés, circulando a «desusada» velocidad, alcanzó a un joven de quince años. En aquel momento, el conde de Peñalver, a la sazón alcalde de la ciudad, que pasaba por allí, ordenó la detención del conductor, quien le insultó groseramente. El público apedreó el automóvil, rompiéndole los cristales, e impidió la huida del causante de tamaños desmanes.

La información de otro accidente se encabeza con la siguiente toma de postura: «Los conductores ni escarmientan ni se enmiendan, se ríen de las disposiciones de la alcaldía y los inspectores y guardias, por su parte, no las hacen cumplir a los poderosos dueños de los automóviles que tantas desgracias han causado en Madrid de algunos meses a esta parte».

En fecha posterior dice otra información: «Llevábamos cuatro o cinco días sin que los automóviles hicieran alguna de las

*La invención del motor de explosión supuso una revolución en los sistemas de transporte por carretera.*




suyas y como esto era demasiado se ha producido un nuevo atropello —que hace el mil y tantos de la serie».

Un bando del alcalde de Madrid, el citado conde de Peñalver, condenaba «las repetidas desgracias ocurridas por la temeraria imprudencia de algunos conductores de automóviles que concitan la odiosidad y el enojo del público contra este moderno y tan útil medio de locomoción». Al mismo tiempo mostraba la disposición de las autoridades de aplicar rigurosamente las normas «para poner coto a los intolerables abusos».

Por otro lado, el mal estado de las carreteras en nuestro país constituyó un poderoso impedimento para la rápida propagación del nuevo invento. La «Gaceta de Madrid» de 28 de enero de 1908 recoge la comunicación del ingeniero jefe de Madrid en la que hace constar la escasez de consignación para la conservación de las carreteras de la provincia, «cuyo estado deja bastante que desear a causa del mucho tráfico y de las lluvias continuadas», y solicita un aumento extraordinario de la consignación de 197.000 pesetas, firmando S.M. el Rey una autorización de 100.000 pesetas.

## LAS MATRICULAS NUMERO UNO

| Matrícula | Fecha | Marca | Titular | Población |
|---|---|---|---|---|
| VI-1 | 3- 2-1906 | Fiat | Francisco Zulueta | Vitoria |
| AB-1 | 12- 6-1908 | Charron | Ernesto Coloma Martínez | Almansa (AB) |
| A-1 | 2-12-1907 | Motobloc | Trino Esplá Visconti | Denia (A) |
| AL-1 | 20-12-1907 | Aries | Luis Bardón de la Serna | Granada |
| AV-1 | 3- 7-1908 | Suddeustche | Antonio Pérez Colino | Piedrahita (AV) |
| BA-1 | 16- 7-1903 | The Century | Laureano Fernández | Badajoz |
| PM-1 | 31-10-1900 | Clement | José Sureda Fuentes | Sta. Catalina (PM) |
| B-1 | 3- 8-1907 | Berliet | Ruperto Garriga Miranda | Barcelona |
| BU-1 | 27- 2-1908 | Motobloc | Ramón Lozano Pérez | Burgos |
| CC-1 | 18-11-1900 | Clement | Fabián Muñoz Serván | Plasencia (CC) |
| CA-1 | 4- 2-1901 | Darracq | Fco. de la Viesca Sierra | Cádiz |
| CS-1 | 3- 4-1909 | Hispano Suiza | Rafael Pelocha Beltrán | Castellón |
| CR-1 | 8-11-1907 | Panhard | Conde de Valdelagrana | Madrid |
| CO-1 | 21- 6-1904 | Dion Bouton | José Soriano Vázquez | Córdoba |
| C-1 | 16-12-1902 | Decauville | Luis Menéndez | Coruña, La |
| CU-1 | 8- 8-1911 | Bedford | Eliceo González Mateo | Cuenca |
| GE-1 | 2- 8-1907 | Hispano Suiza | Martín Montaner Coris | Palamós (GE) |
| GR-1 | 23- 6-1904 | Peugeot | Nicolás García Ruiz | Granada |
| GU-1 | 16- 8-1907 | Gagdeman | Pedro García Badenas | Baños de Trillo (GU) |
| SS-1 | 10- 8-1901 | Renault | Marqués de Rafal | San Sebastián |
| H-1 | 1906 | Chenard Walker | Miguel Vázquez García | Huelva |
| HU-1 | 14- 7-1906 | Motobloc | Mariano Moneu Arcas | Jaca (HU) |
| J-1 | 1906 | Darracq | Angel Gea Ruiz | Linares (J) |
| LE-1 | 20- 7-1907 | Darracq | Alberto Laurin | León |
| L-1 | 29- 8-1907 | E. de la Cuadra | Juan Pallisó | Lérida |
| LO-1 | 22-11-1905 | Richart Brassier | Julio Ortiz de Lanzagorta | Logroño |
| LU-1 | 2- 8-1904 | A. Barrage | Ramón Alvarado Osorio | Lugo |
| M-1 | 19- 8-1907 | Panhard | Valentín de Céspedes | Madrid |
| MA-1 | 10- 8-1907 | Oldsmobile | Francisco Merino | Málaga |
| MU-1 | 5- 3-1908 | Darracq | Gerardo Murphy | Murcia |
| NA-1 | 1912 | Peugeot | Cayetano Lapoya | Pamplona |
| OR-1 | 1- 9-1906 | Mercedes | Isidoro de Ternes | Orense |
| O-1 | 1905 | Panhard-Levassor | Conde de la Vega del Sella | (Nueva) Llanes |
| P-1 | 3- 7-1908 | Peugeot | Camilo Humbert | Cervera de Pisuerga |
| GC-1 | 1- 5-1902 | Benz | Tomás Doreste Marrero | Palmas, Las |
| PO-1 | 14- 8-1903 | Decauville | Miguel Gay García Comba | Pontevedra |
| SA-1 | 7-12-1900 | Torneau | José Gordillo | Salamanca |
| TF-1 | 17- 2-1902 | Panhard | Farrow, S. Bellany | Santa Cruz de T. |
| S-1 | 20- 3-1901 | Benz | Alberto Corral | Santander |
| SG-1 | 27- 6-1910 | Herald | Luis Herranz Velázquez | Segovia |
| SE-1 | 1905 | Renault | Vicente Turmo Romera | Sevilla |
| SO-1 | 22- 8-1908 | C.V.R. | Bernardino Franco Alonso | Madrid |
| T-1 | 26-11-1907 | Orel | Salvador Brunet y Sala | Tortosa (T) |
| TE-1 | 28- 9-1908 | Aster | Luis Alvarez | Teruel |
| TO-1 | 30-10-1906 | Brillie | Luis de Hoyos y Sanz | Toledo |
| V-1 | 30- 4-1902 | Peugeot | Fco. Garcés Morcillo | Valencia |
| VA-1 | 28- 1-1908 | Martini | Alberto M.ª de Borbón | Valladolid |
| BI-1 | 23- 2-1902 | Delahaye | Salustiano Mogrovejo | Bilbao |
| ZA-1 | 24- 8-1907 | Dion Bouton | Luis Justo y Sánchez | Zamora |
| Z-1 | 3- 6-1905 | Clement-Bayard | Fernando Escudero | Zaragoza |
| CE-1 | 14-10-1922 | Mors | José Arango Arango | Ceuta |
| ML-1 | 7- 4-1917 | Jeffery | Juan Muñoz Orozco | Melilla |

### EL «CHAUFFEUR»

Antes de castellanizar la palabra francesa «chauffeur», se denominó así, durante muchos años, a los mecánicos que conducían un carruaje automóvil. Los primeros conductores asalariados en España eran de nacionalidad francesa. Usaban gorras con visera, gafas y largos blusones.

En aquel tiempo, guiar un vehículo de motor daba casi el mismo tono que poseer el título de ingeniero y los «chauffeurs» se hacían pagar bastante bien. Pero en muchos casos eran personas que cambiaron por el volante las riendas de los antiguos coches de jamelgos y sus modales resultaban bastante groseros. En el «Manual del Automovilista», del Dr. G. Pedretti, se recogen distintos aspectos de los «chauffeurs». Establece una serie de deberes del mecánico conductor de automóviles, da consejos al propietario a la hora de contratarlos, e indica el modo de presentarse el «chauffeur» ante el propietario del automóvil y ante el público: «... se lamenta generalmente la presentación poco urbana de los mecánicos conductores de automóviles y este hecho constituye una verdadera plaga del automovilismo...; conviene que se presenten con modales urbanos, tantó frente al propietario como ante el público a causa de cualquier accidente desgraciado». Después de tratar de los vestidos del «chauffeur» y de la moda de los mismos, pasa a hablar de la higiene y de las enfermedades y accidentes más frecuentes en automovilismo. Así se habla de los abscesos, anginas, bronquitis, cólicos, constipados, diarrea, etc.

En caso de hipo, recomienda beber lentamente y conteniendo la respiración, un vaso de agua fría; provocar el estornudo o apretar el pulgar contra el dedo pequeño, en ambas manos a la vez. Para hacer la respiración artificial se señala que hay que colocar al paciente en posición horizontal y con la boca hacia arriba, coger la lengua con los dedos, interponiendo un pañuelo, tirando de ella una vez cada tres segundos, hasta que el paciente recobre la respiración. Además, matiza diciendo que debe tirarse de la lengua con moderación y de un modo acompasado.






*El automóvil fue durante muchos años un privilegio del que pudieron disfrutar muy pocos.*

## EVOLUCION DE LAS MATRICULACIONES DE VEHICULOS

| Años | Matriculación | Promedio anual |
|---|---|---|
| 1901-1905 | 268 | 54 |
| 1906-1910 | 3.685 | 737 |
| 1911-1915 | 7.794 | 1.559 |
| 1916-1920 | 20.029 | 4.006 |
| 1921-1925 | 81.023 | 16.205 |
| 1926-1930 | 151.455 | 30.291 |
| 1931-1935 | 91.600 | 18.320 |
| 1936-1939 | 24.110 | 6.027 |
| 1940-1944 | 37.083 | 7.417 |
| 1945-1949 | 42.419 | 8.434 |
| 1950-1954 | 97.930 | 36.541 |
| 1955-1959 | 687.518 | 258.537 |

A partir de 1959 se crea la Jefatura Central de Tráfico y se realizan estadísticas más completas.

| Años | Turismos | Camiones | Motocicletas | Tractores |
|---|---|---|---|---|
| 1960 | 39.035 | 16.313 | 80.365 | 9.095 |
| 1961 | 50.140 | 27.884 | 96.831 | 10.346 |
| 1962 | 61.150 | 38.446 | 92.400 | 8.100 |
| 1963 | 77.409 | 48.119 | 108.070 | 13.237 |
| 1964 | 117.950 | 58.800 | — | 13.100 |

### UN PARQUE DE EPOCA

Hasta el año 1900 no se inicia en España el control administrativo de los vehículos de motor, matriculándose el 31 de octubre de ese año en Palma de Mallorca el primero, un «Clement» tipo cuadriciclo. En el mismo año se matricularon tres vehículos más y al año siguiente 47, de ellos seis en Santander y 36 en San Sebastián.

El elevado número de matriculaciones en estas dos ciudades es probablemente debido a su proximidad con la frontera francesa y a ser lugar de veraneo de personas pertenecientes a altas clases sociales, únicas en aquella época que tenían acceso a estos vehículos, considerándose por otra parte como esnobismo y elevado nivel económico. En Madrid y Barcelona no se produjo ninguna matriculación hasta el año 1907. Al finalizar ese año el parque nacional de vehículos ascendía a 2.369.

La Real Orden de 24 de mayo de 1907 establece la unificación de la matrícula en todos los automóviles, puesto que, de acuerdo con las disposiciones del Reglamento de 1900, los vehículos tenían una doble numeración: una que proporcionaba el Ayuntamiento para circular por su término municipal, y otra del Gobierno Civil para hacerlo por las carreteras de la provincia. Al proceder a la citada unificación, en muchos casos se matricularon con número antiguo coches relativamente modernos.

Un dato curioso, que revela la tolerancia de la Administración de la época, es que el número trece de matrícula quedó vacante en muchas provincias como las andaluzas, Lugo, etc. Las siglas de las provincias, en algunos casos, estuvieron formadas por tres letras como las ALB de Albacete, CAC de Cáceres, CAS de Castellón, SEG de Segovia, o TER de Teruel.

Por estas fechas se fundan los primeros automóviles-clubs de España: El Real Automóvil Club de España en 1903 y el de Cataluña en 1906, mientras que los Automóvil-Club Vasco y el sevillano lo fueron en 1912. Estos clubs realizaron una labor beneficiosa en pro de la popularidad del automóvil.

Después del tímido crecimiento inicial en la compra de automóviles, de 1915 a 1920, cambia la tendencia como consecuencia de la producción en serie de la industria americana y continúa creciendo, aunque más lentamente, hasta 1931. En ese año se produce la caída de la monarquía española y, como consecuencia de la política seguida por el Gobierno, se origina una paralización de la industria y de las labores del campo. Por esas fechas, el automóvil sigue siendo en España un vehículo de lujo, inaccesible a personas con ingresos medios. En el panorama internacional, la crisis de la banca norteamericana se manifiesta hasta 1932. En ese año, la matriculación en España comienza a ascender y se mantiene la tendencia hasta 1936.

En el período 1936-39, años de desastres bélicos en España, el número de vehículos matriculados disminuye ostensiblemente. Al terminar nuestra guerra se inicia la segunda contienda mundial, con lo que a los difíciles años de nuestra posguerra se añade la paralización de muchos fabricantes extranjeros de automóviles, que centran sus esfuerzos en la producción de material bélico.

### UN NUEVO PERIODO

En 1946 comienza en España el segundo período de fabricación de automóviles con la constitución de ENASA, que absorbe a la Hispano-Suiza y fabrica el primer vehículo «Pegaso».

El período 1950-1954 resulta más propicio en todos los aspectos. Mientras que el promedio anual de fabricación de motocicletas en los tres últimos años del período 1941-45 era de 400 unidades, en 1952 se alcanzan los 20 millares, para los años siguientes obtener 34 en 1953, y 46 en 1954.

Además, en 1950 se constituye la Sociedad Española de Automóviles de Turismo (SEAT), que tres años después lanza, con licencia FIAT, 959 automóviles modelo 1.400-A.

A finales de 1951 se constituye otra nueva sociedad, FASA, que construye el Renault. En 1954 se constituye Barreiros Diesel, orientada a la fabricación de autocamiones.

El quinquenio 1955-1959 se caracteriza por una expansión considerable en el índice de renta nacional. La producción española de vehículos va en aumento. Sólo la de motocicletas alcanza la cifra de 455.050 unidades. En 1957 Seat lanza su coche de tipo utilitario, modelo 600, que tiene una gran aceptación. Y en 1959 Barreiros Diesel pone a la venta los 489 primeros vehículos producidos.

La elevación de los salarios durante 1957, junto con los incrementos de productividad logrados en la fabricación,

### Antonio Santa Cruz

# UN PIONERO ALERGICO AL GASOIL

LOS viejos pioneros nunca mueren. Tal podría decirse del espíritu aventurero, o de lucha, de aquellos abuelos que montaron por vez primera las máquinas infernales, símbolos de una era. Y esa frase puede aplicarse literalmente a Antonio Santa Cruz, cuya vida ha venido latiendo durante ochenta y seis años al unísono con los motores de explosión y, aún hoy, su viejo corazón sigue tosiendo regularmente junto a los coches, por prescripción médica.

Desde su cuna, en la localidad montañesa de Maliaño, se traslada con su familia a Santander cuando tenía catorce años y comienza a trabajar en Garaje Sancho, al lado de la iglesia de Santa Lucía, donde su tío era maestro de taller. Es el primer contacto con el automóvil, con el que sellará un noviazgo a muerte, compromiso que, según don Antonio, le gustaría que durara cuatro años más.



*Antonio Santa Cruz y su seiscientos, dos veteranos que se llevan bien.*

Después de pasar por varios talleres y convertirse en un experto, comienza a trabajar como conductor y mecánico para el coche que tenía el sanatorio de Madrazo. Esfuerza sus ochenta y seis años de memoria para identificar el primer coche que condujo: «Era francés, un De Dion-Bouton, al que a lo sumo le sacaba 60 km/h. Claro que las carreteras no daban para más».

A los diecisiete años compagina su trabajo de mecánico-conductor en el sanatorio psiquiátrico, con clases en la Escuela de Artes y Oficios. Su profesor en la escuela le va a examinar al cumplir los dieciocho para el Permiso de Conducir. Hasta ese momento había conducido coches por toda la geografía española, incluso por el sur francés, sin ningún problema: «Las autoridades eran muy tolerantes en aquella época».

La prueba del examen consistió en un paseo hasta el casino del Sardinero. «A mitad de camino me hizo parar, ¿sabe con qué idea?, pues para ver cómo hacía la señalización con la mano, ya que entonces los coches no tenían luces de parada ni intermitentes. Al llegar al casino, él entró a tomar una copa mientras yo hacía el aparcamiento. Cuando salió me dijo: ven mañana a por el carné.» Ese año, en 1919, Santander le expide el permiso de conducir con el número sesenta y siete.

Cincuenta años más tarde, la Jefatura Provincial de Tráfico de Cantabria le otorgaba un diploma de reconocimiento por su trayectoria ejemplar como conductor.

Pero la Montaña se iba a quedar pronto atrás. Ingresa voluntario en Aviación, en Cuatro Vientos, y participa en la primera convocatoria de nuestra historia para mecánicos de aviación. Finaliza el curso en Guadalajara en 1921 y con su flamante título es destinado a Africa, en plena contienda bélica, primero en Larache y después en Tetuán, participando activamente su escuadra en la preparación del desembarco de Alhucemas.

Por méritos de guerra asciende a sargento con veintidós años, pero se licencia porque una novia, en Santander, espera que cumpla su promesa de matrimonio. Después de pasar por la vicaría y con la experiencia de su trabajo en una empresa petrolífera en los astilleros de Santander, no tiene dificultades en reingresar en el Ejército como instructor de carburación en Cuatro Vientos.

Circunstancialmente le envían a realizar una inspección a la fábrica vallisoletana de carburadores IRZ, pero ese viaje iba a ser definitivo y Valladolid se convertiría en su ciudad de residencia definitiva y cuna de sus cinco hijos. Más tarde abre por su cuenta un taller de reparación de automóviles.

Tres años después de jubilarse compra su primer coche, un Fiat 600 que hoy, después de treinta años, funciona como un reloj de precisión y lo utiliza para sus desplazamientos por la ciudad. Para los viajes largos, que aún realiza, compró un Fiat 124. Recuerda que no hace muchos años hizo con su mujer un viaje desde Santander a Valladolid «de un tirón, aunque normalmente solíamos parar a mitad de camino para cambiar el agua a los garbanzos».

Antonio nunca ha sufrido un accidente y, en cuanto a multas, «pocas, de las de aparcamiento».

En el cenit de su carrera profesional, después de tantos años entre motores, su médico de cabecera descubre que es alérgico al gasoil.

Pero Antonio Santa Cruz no puede vivir alejado de ese mundo que ha supuesto la esencia de toda su vida. Aunque ya no enreda entre la grasa y los tornillos, cada día, por prescripción médica, acude al taller de su hijo y se encarga de probar los coches reparados. Quiere tener la seguridad de que el coche está a gusto del cliente. Y le dice: «Oiga, si usted nota el más mínimo fallo, venga con toda confianza».




*Reproducción de los distintos modelos del permiso de conducir que en los años 1913, 1927 y 1936, le fueron canjeados a Anastasio Herreros, de profesión, «chauffeur», según reza en los propios permisos.*






*El 25 de abril de 1966, Madrid matriculaba el vehículo 500.000.*



*En 1959 se crea la Jefatura Central de Tráfico y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, encargada de la vigilancia y el auxilio en carretera.*

*La guerra civil supuso un corte radical en la matriculación de vehículos.*

permitieron el mantenimiento y a veces la reducción del precio de los vehículos, con la consiguiente expansión en la matriculación, sobre todo de motocicletas.

El período 1960-1964 se caracteriza por una expansión en la matriculación de todos los tipos de vehículos de cuatro o más ruedas (incluidos camiones y tractores) y una disminución de las motocicletas. En los vehículos de turismo la demanda sigue siendo muy superior a la oferta, que ha de ser satisfecha con la producción interior.

## REGLAMENTACION DEL AUTOMOVIL

En 1897, y como consecuencia de la solicitud de un vecino de Guadix que pedía se le autorizara en exclusiva sustituir la fuerza animal por la de vapor, en la carretera de Berja a Almería, para el transporte de viajeros y mercancías, se promulga una Real Orden por la que se dictan unas «Reglas que han de aplicarse al otorgar concesiones para la circulación por las carreteras de vehículos que no sean movidos por la fuerza animal». Estas normas son breves y se refieren, en general, a la relación entre el peso de aquellos enormes locomóviles y las características de la carretera.

Ya en 1895 se había examinado —denegando también la exclusividad— una petición análoga de Pedro Rivera, solicitando la concesión para circular por las carreteras de la provincia de Oviedo.

Pero es con el nacimiento del siglo XX cuando surge la reglamentación jurídica del automóvil. La primera disposición es el Real Decreto de 17 de septiembre de 1900, por el que se aprueba el «Reglamento para el servicio de coches automóviles por las carreteras de España», rubricado en San Sebastián por María Cristina en nombre de su hijo Alfonso XIII.

En él se establecen los límites de velocidad de 28 kilómetros por hora en carretera y 12 kilómetros por hora en las travesías. No obstante, cada ciudad dictó sus propias disposiciones como el caso de Madrid, donde se limitaba la velocidad de tal forma «que no excediera al trote de un buen tronco de caballos».

En este primer Reglamento que comentamos se establece que «nadie podrá conducir un automóvil por las carreteras si no posee permiso del Gobernador Civil, quien comisionará a personas facultativas para que examinen antecedentes y documentos relativos a la aptitud del interesado, haciéndole preguntas y sometiéndole a las pruebas que considere necesarias».

En la práctica se trataba de un trámite administrativo aunque, evidentemente, el interesado en conducir un automóvil tenía que saber hacerlo. La labor de enseñanza la asumieron al principio los propios fabricantes o sus concesionarios —al igual que hoy nos instruyen en el manejo de una lavadora al comprarla—, aunque ya en ese mismo año se promulga un Real Decreto por el que se establecen los primeros cursos para conductores de automóviles en la Escuela Central de Artes e Industrias.

Asimismo, en el Reglamento de 1900 se establece que la presencia de los vehículos se señalará durante el día con una bocina o campana y, de noche, con dos faroles encendidos, uno blanco y otro verde, delante, y uno rojo detrás. Igualmente, dispone que el conductor que en el transcurso de un año infringiese dos veces el Reglamento, podrá ser privado de su permiso de conducir.

En 1907 se dictan normas por las que se autoriza a la Dirección General de Obras Públicas a aprobar el modelo de certificado de aptitud del conductor y el del reconocimiento del coche.

Por Real Orden de junio de 1910 se dictan reglas para la circulación internacional, basadas en el Convenio de París de 1909.

En julio de 1918 se publica un nuevo Reglamento de Circulación. Según el mismo, para obtener el permiso de conducir se necesita un certificado de buena conducta expedido por la alcaldía, certificado médico de que no se padecen enfermedades de vista ni oído, y tener entre dieciocho y sesenta y siete años. El examen corría a cargo del ingeniero designado por el gobernador, que debía ser ingeniero mecánico o industrial y, en su defecto, de caminos, y, de no haberlo, ingeniero de cualquier clase. Los gobernadores disponían de un registro de conductores en el que se anotaban entre otras cosas hechos del conductor merecedores de «encomio o de castigo».

## CIRCULAR POR LA DERECHA

El 10 de abril de 1924, el Gobierno de Primo de Rivera establece la circulación






*Madrid, en los primeros años sesenta.*

## 1908: Crónica del primer accidente mortal

DICE Juan Antonio Escobar en su libro «Tráfico de antaño» que la primera víctima de una lista que hoy suma miles de muertos y heridos se produjo en 1908, cuando «un lento automóvil atropelló, esquina a la madrileña calle de Barquillo, a un pobre joven».

Sin embargo, rastreando en la prensa de la época —concretamente en el «ABC» del 26 y 27 de mayo de 1908— hemos encontrado una referencia bien distinta.

Al hacerse público el día 25 de mayo de 1908 un telegrama dirigido por el alcalde de Fuentes de Andalucía al gobernador civil de Sevilla, en el que le informa de un accidente de automóvil en el que ha resultado muerta una persona y heridas varias otras, se crea una inmensa ansiedad. Se teme que pueda ser el automóvil que conducía a los marqueses de las Cuevas del Becerro, La Granja y Marchelina, así como al coronel Reina, que habían salido hacia Córdoba para visitar la feria.

Poco después se confirma la sospecha de la identidad de los accidentados. Alguien, la noche anterior, había intentado disuadir, sin conseguirlo, al marqués de las Cuevas de presenciar la corrida del 25 en Córdoba, argumentándole que el cartel anunciado no merecía las molestias del viaje. La negativa a ese consejo le iba a costar la vida.

En Madrid, la muerte del marqués causa una penosa impresión. Era senador vitalicio y había desempeñado elevados cargos, entre ellos la Dirección General de Comunicaciones.

La prensa local del día 26 daba minuciosos detalles de la catástrofe. Al parecer, los excursionistas, que habían salido a las 9.30 de Sevilla, llegaron muy contentos a Carmona, donde se detuvieron unos minutos. A las once y cuarto llegaron a Fuentes, entrando después en un trozo de camino accidentado que se denomina Molino del Pino. En este trayecto (kilómetros 480 y 481), el marqués de la Granja, que conducía, aceleró para llegar a Ecija a la hora de almorzar. Fue entonces, en una curva, cuando «yendo a 90 kilómetros por hora, rompióse el neumático y ocurrió el vuelco, saliendo despedido el coronel Reina y quedando los otros viajeros aprisionados por el coche».

Sigue relatando «ABC»: «El momento, o mejor dicho, el rato que sucedió al vuelco, fue angustiosísimo. El motor seguía funcionando, el chauffeur gritaba anunciando una explosión, y ni a costa de los mayores esfuerzos podían moverse. Pasó a poco un chiquillo, un pastor, e intentó mover el coche sin conseguirlo; corrió el muchacho, avisando a unos cabreros que por allí cerca apacentaban reses, y los cabreros, en número de cinco, lograron levantar el carruaje. El espectáculo que se presentó a sus ojos no era para descrito: El marqués de las Cuevas yacía muerto, presentando un aspecto horrible. A su lado los heridos lanzaban agudos lamentos y el coronel Reina —que luego pudo apreciarse estaba ileso— permanecía inmóvil, sin conocimiento».

Cuando los doctores procedieron a curar al marqués de Marchelina, que tenía una pierna fracturada, «encargó a los médicos que se esmeraran para que ambas piernas quedasen iguales, pues un militar no podía quedar cojo».

Según la prensa, la noticia produjo consternación en Sevilla, «por tratarse de personas muy queridas en esta capital, cuyas familias, emparentadas con gran parte de la aristocracia española, gozan de grandes simpatías». Los casinos Sevillano y el Círculo Conservador entornaron sus puertas en señal de luto.

por calles y caminos nacionales por el lado derecho de la calzada. En octubre del mismo año se implanta la circulación moderna en las ciudades, con pasos de peatones, calles de dirección prohibida, semáforos, estacionamientos, policía municipal organizada, etc.

El 16 de junio de 1926 se aprueba un nuevo Reglamento, ya que apenas transcurrido un año de vigencia del anterior, el Gobierno comenzó a observar deficiencias en sus disposiciones. Con este reglamento se transfieren las competencias por infracciones, que hasta ahora eran de los gobernadores, a los ingenieros jefes de Obras Públicas.

En 1928 se promulga un nuevo reglamento y ya en 1934 se aprueba el primer Código de Circulación que, a pesar de las múltiples modificaciones efectuadas, es el actualmente vigente. Según el mismo, al Ministerio de Obras Públicas correspondía lo relacionado con la circulación de vehículos y el negociado de Estadística, Planos e Instrumentos llevaba un registro central de vehículos y conductores.

Por su parte, Industria se encargaba del reconocimiento de los automóviles, del funcionamiento de las academias de conductores y de los exámenes de conducir, mientras que al Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes le correspondían las pruebas psicotécnicas de los conductores.

Posteriormente, con la Ley 80 de 1959, se crea la Jefatura Central de Tráfico como órgano de dirección inmediata, ordenación y coordinación de las funciones de vigilancia y regulación del tráfico asignadas al Ministerio de Gobernación. Por la misma ley se crea la Guardia Civil de Tráfico, que va a sustituir en la labor de vigilancia a la Policía Armada y de Tráfico, cuerpo en el que se habían integrado los antiguos vigilantes de caminos.

**José Ignacio RODRIGUEZ**



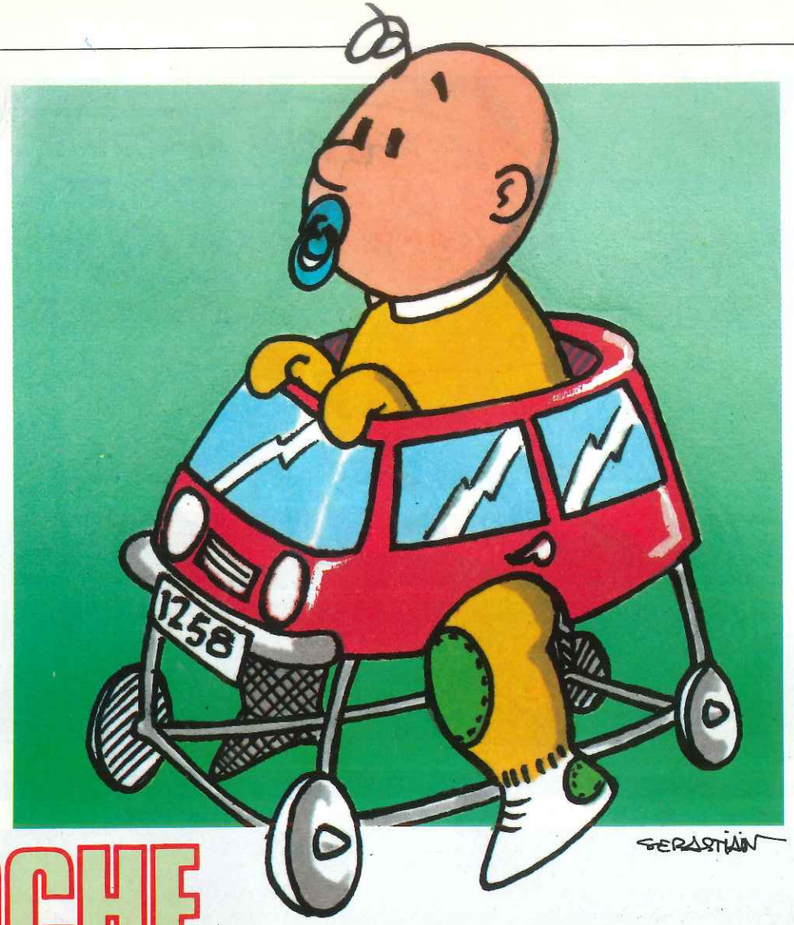



humor

Por Ramón y Julio CEBRIAN



***El niño de hoy es usuario del vehículo desde los primeros días de vida***




# EL COCHE ANTES QUE EL TACATÁ

***APENAS tuvo tiempo de sonreírle a su papá. Ni de aprenderse las formas de su cara o acostumbrarse a sus besos tardíos. El día que Miguelito nació en Madrid, su padre, también llamado Miguel, andaba por tierras aztecas ensayando sueños de victoria en un Mundial de Fútbol donde un penalty fallado acabaría con casi 40 millones de ilusiones. Sin embargo, padre e hijo tuvieron poco tiempo para conocerse. Esa máquina llamada coche, que para muchos niños es su primer tacatá, terminaría con una vida que sólo acababa de despuntar. Unos coches tan metidos en la vida de los pequeños que, incluso, ya hay determinadas marcas de automóviles que han empezado a hacer réplicas exactas de sus deportivos pensando en el mercado infantil y cuyos modelos, asómbrense de la locura, alcanzan los 60 kilómetros hora.***

Cuando Chendo consoló a Eloy por su error irreparable argumentando, claro está, que eso le podía haber pasado a cualquiera, seguro que en el fondo no estaba del todo descontento. Gracias a aquel fallo podría, por fin, conocer a su hijo. Y antes de lo previsto. Su corazón de padre se impuso sin duda al de jugador de la selección española. Así que cuando llegó a Madrid con sus demás compañeros, no perdió ni un solo minuto. Corrió a abrazar a su recién nacido y a su mujer con toda la ilusión del mundo. Acto seguido Miguel Porlán, Chendo para los amigos y para los incondicionales del Real Madrid, se dispuso a hacer los planes para las vacaciones de verano. Irían al sur, para que los abuelos conocieran al pequeño. Había que aprovechar bien julio, que luego, en agosto, comenzaba la gira veraniega de su equipo.

Cuando hacía estos planes, Chendo no podía ni sospechar que su primer hijo, el pequeño Miguelito, sólo conocería en su vida el mes de junio de 1986, el más aciago en la de su joven progenitor, tan hábil con el balón en los pies como inexperto con el volante en las manos. Salió de viaje con una «ele» en el cristal trasero del vehículo, que alertaba de su escasa pericia en la carretera. En




*El niño de hoy es, desde el mismo día en que viene al mundo, un niño motorizado.*

la provincia de Toledo, aún a pocos kilómetros de Madrid, Chendo hubo de hacer frente a un pequeño imprevisto. No pudo solventarlo y ocurrió la fatalidad: un golpe, un estruendo y el pequeño Miguelito, convertido en paquete sin control, fue a estrellarse contra el suelo. Desde aquel momento, el hijito de Chendo se convirtió para siempre en uno de los casi 20 bebés que pierden cada año la vida en la carretera.

Diecinueve niños menores de un año murieron el año 1985 en accidentes de tráfico. Dieciséis el año anterior. Diecinueve también en 1983. Y aún hay que felicitarse, porque en 1981 eran 27 bebés los que perdían la vida en accidentes de circulación. Los heridos, por lo general, suman alrededor de 400. Cuatrocientas criaturas, casi recién nacidas, que durante su primer año de vida rondan la muerte por andar de un lado a otro sobre un vehículo de cuatro ruedas. O, lo que es aún más grave, simplemente por pasear con sus papás por cualquier ciudad donde su majestad el coche copa el noventa por ciento de la superficie útil para moverse.

El niño de hoy es, desde el mismo día en que viene al mundo, un niño motorizado, que usa el coche antes que el tacatá. Nada más salir de la clínica lo hace en coche. Sus padres se mueven en coche: para pasear, para ir a la compra, para visitar a los amigos o la familia... Siempre en coche. Se mueven mucho, las distancias son largas y escasos los ánimos para caminar... Quizá por eso, cuando aún tienen sólo algunos meses de vida, se han convertido ya en auténticos expertos del equilibrismo en el asiento trasero de los automóviles. La sillita, homologada o no, ni siquiera existe en muchos casos de padres despreocupados con las normas o demasiado confiados en sus bebés. Nada tiene que ver esta estética infantil con la de quienes en este momento rebasan la treintena, por lo general padres de los escolares de hoy. La infancia de hace tan sólo treinta años era también la infancia de los primeros biscúter, del célebre cuatro-cuatro —¿recuerdan?—, o la víspera alborozada del entrañable «seiscientos». Son pocos los adultos mayores de treinta años que recuerden haber subido a un coche antes de la primera comunión. Era el tiempo de los autobuses, los tranvías, los autocares de línea. Los colegios estaban cerca, y las calles bastante despejadas. Incluso en la gran ciudad, los motorizados eran considerados unos auténticos privilegiados. Los adultos de entonces, los que hace treinta y tantos años tenían treinta y tantos años, veían en la locomoción algo mágico y, en la mayoría de los casos, inaccesible.

Pero el asombro de los abuelos y bisabuelos de hoy se difuminó con rapidez. Las calles de todas las ciudades del mundo tardaron pocos lustros en atestarse de automóviles. Todo se convirtió en poco tiempo en un reguero de semáforos, de seiscientos, de «mil quinientos»... Los niños dejaron de nacer en casa de sus padres, eran ya atendidos en hospitales. Y, claro, hacía falta como mínimo el taxi. Al poco de nacer, el bebé se motorizaba ya para acompañar a su madre en el regreso al hogar. La evolución, como es lógico, ha sido más lenta en el campo que en la ciudad, pero, casi desde su nacimiento, los fabricantes de automóviles parecieron tener vocación democrática y masificadora. Había que interesar en su compra al mayor número de consumidores posible y, casi desde su aparición, el coche pasó a ocupar el segundo lugar en el escalafón de bienes a adquirir para demostrar una posición social desahogada.

Tras el piso, el coche. De lo contrario, no se podía presumir de estar situado en la vida, de haber conseguido una posición sólida. Y en muchos casos el coche primero, puesto que para el piso siempre ha sido preciso disponer de una mayor cantidad inicial, difícil de reunir. Hoy, tanto en los pueblos pequeños como en las grandes ciudades, el automóvil es un instrumento imprescindible y omnipresente. Desde que esto es así, todos los niños pasan una considerable parte de su infancia durmiendo o trotando en los asientos traseros mientras sus papás, o sus mamás, atienden el volante camino de sus múltiples compromisos.

## EL TRANSPORTE ESCOLAR

Cuando les llega la edad de ir al colegio, hay una persona con la que los niños se familiarizan en primer lugar. Lo conocen antes que el maestro. El conductor del autobús escolar es la primera persona a la que se le confía un niño cuando sale por primera vez de casa camino del colegio. Entre las ocho y las nueve de la mañana de cualquier día laborable, las ciudades están llenas de autobuses cargados de niños que circulan camino de clase. En las zonas rurales, hasta no hace mucho tiempo era otro cantar: o se tenía la escuela al lado o no se iba a la escuela. La figura del maestro, como la del cura y la del guardia civil, formaban y forman parte del paisaje de todos los pueblos de España. Y, además, en caso de faltar alguien, quien faltaba era el maestro.

Ahora, desde hace más bien pocos años, funciona también el transporte escolar en las zonas rurales. En pueblos como Alhambra, en la provincia de Ciudad Real, un municipio que apenas su-



*A los chavales les gusta practicar.*




José RUBIO

pera los 1.000 habitantes, un minibús recorre los caseríos del lugar, en algunos casos bastante alejados, y va recogiendo uno a uno todos los niños que acuden al centro público de la zona. No podrían hacerlo, por la distancia, de no existir el transporte escolar. El colegio público de Alhambra es pequeño, un aula por cada curso de EGB, ocho unidades, pero centros como éste al que nos referimos, y que por fortuna son cada vez menos escasos en núcleos durante mucho tiempo abandonados, ayudan a que las distancias no sean un impedimento para la escolarización de los niños.

A veces, desgraciadamente, como hace algunas navidades en la provincia de Salamanca, uno de estos vehículos que transporta niños a diario tiene un fallo y ocurre la fatalidad. Porque aquel autobús de pronto incomprensiblemente inmovilizado en medio de un paso a nivel pocos segundo antes del paso del tren, no podrá devolver nunca a sus padres los pequeños que aquella mañana salieron como siempre camino del colegio y vieron aterrados cómo un convoy a toda velocidad los arrollaba sin remedio. Sin embargo, hay que señalar que este tipo de percance no es excesivamente frecuente. Sobre todo, si tenemos en cuenta que el índice de peligrosidad es enormemente elevado. Si el niño come en casa, ha de realizar cuatro desplazamientos diarios: dos veces de casa al colegio y dos del colegio a casa. Si comen en el colegio, lo que sucede incluso en centro públicos rurales cuando las distancias lo aconsejan —en este caso existen subvenciones del Ministerio de Educación y Ciencia para comedores escolares—, los desplazamientos se reducen sólo a «ida y vuelta». Pero incluso así, un escolar de seis años puede perfectamente hacer más kilómetros cada curso que sus mismos padres. Baste para ello, aunque disponga de automóvil, que sólo lo utilicen para salir en vacaciones y los fines de semana, algo nada extraño en una familia media de este país. Cuando los pequeños residen en zonas alejadas de los núcleos urbanos, hay padres que reciben una subvención para combustible. Y son ellos mismos, en su medio de transporte —que en algunos casos puede ser hasta el tractor—, los que se encargan a diario de llevar sus hijos al colegio.

En estos trayectos diarios, que se repiten todo el curso académico, el escolar aprende a diferenciar un «Stop» de un «Ceda el paso». Acaba conociendo las señales de prohibición, los indicadores de peligro, las señales de los guardias y los cambios de luz en los semáforos. Los aprende, estimulado por la curiosidad, y aplica para ello los mecanismos del autodidacta. Observa el juego de pies del conductor del vehículo, los cambios de marcha, los giros del volante. Pregunta y se interesa, si en el vehículo que lo transporta no hay algún letrero que ponga «Prohibido molestar al conductor», y aunque lo haya, por supuesto. Si quien conduce se ha levantado de humor para condescender a las preguntas infantiles, tiene garantizada la diversión a diario. Basta con intentar resolver todas sus dudas, bien se transporte a los niños en autobús escolar o en automóvil particular. Por desgracia, los pequeños no encuentran, en la mayoría de los casos, respuestas claras. Los mayores suelen solventar este tipo de asedios con contestaciones de trámite, explicaciones poco precisas que suelen rubricarse con un «todavía no tienes edad» rotundo y discriminatorio.

Hasta que no transcurren los años, el niño no tiene a quién acudir para satisfacer su curiosidad. Entre ellos se habla de aceleradores y de frenos, de motos de mayor o menor cilindrada, de coches mejores y peores, remedos y deficientes reproducciones de conversaciones escuchadas a los mayores que luego no tienen dónde completarse; ni siquiera en el colegio, carente aún de amplios y correctos programas de educación vial.

## LA ENSEÑANZA EN LA ESCUELA

De poco valen las matemáticas, la literatura, la lengua o la geografía, si al salir de clase el niño cruza alegremente un semáforo en rojo. Expuesto así, puede parecer una simpleza, pero no es tal, como lo demuestra la cifra de niños que mueren en las calles cada año. Más de 6.000 niños menores de catorce años sufrieron algún tipo de accidente de tráfico en zona urbana durante 1985. Ciento dos de ellos murieron probablemente sin saber qué es una dirección prohibida o una señal de peligro cercana al colegio, que alerta a los conductores de la posibilidad de encontrarse con niños jugando en sus alrededores.




Miguel GARROTE

El niño de hoy nace siendo pasajero, crece siendo peatón y, por último y según parece, la sociedad se plantea convertirlo en ciudadano. Pero ni para ser pasajero o peatón se cuenta con su opinión. Quizá, claro, porque aún no se le considera ciudadano. Pero a los depósitos de cadáveres y a los servicios de urgencia de los hospitales llegan los niños como llegan los mayores. Ensangrentados, conmocionados, con heridas de pronóstico reservado o con meros rasguños. Sólo que aún no han tenido tiempo de jugarse la vida al volante o de saber que se la estaban jugando, tan sólo por salir a la calle, solos o acompañados. A partir de los quince, cuando la bicicleta es más frecuente, incluso el ciclomotor, cuando se fuma a escondidas, cuando empiezan los bailes y las impaciencias por conseguir la mayoría de edad legal, entonces aumentan los riesgos de sufrir algún accidente de tráfico, según las estadísticas.



José RUBIO

*Los niños conocen antes al conductor del autocar que les lleva al colegio diariamente que a su maestro.*

*La educación vial en los colegios ayudará a que conozcan y respeten las normas del tráfico.*

Todavía, ni siquiera estando en posesión de una pequeña motocicleta, existen garantías de que estos jóvenes, los que tienen entre quince y diecisiete años, conozcan las señales de tráfico o los preceptos del Código de la Circulación. Un total de 215 jóvenes de esta edad murieron en accidente de tráfico en 1985. Los heridos, cientos de ellos de consideración, pasaron de los 8.200.

La primera vez que se ve y se toca un texto con el Código de la Circulación es el día que se llega a la autoescuela para intentar obtener el permido de conducir. Quien no esté interesado en saber cómo funciona un coche es muy probable que llegue a la vejez sin saber, por ejemplo, que los artículos del Código de la Circulación son obligatorios también para los peatones, y que su artículo siete especifica claramente que «las escuelas públicas y privadas están obligadas a enseñar a sus alumnos las reglas generales de la circulación y la conveniencia de su perfecta observancia, advirtiéndoles de los a grandes peligros a que están expuestos al jugar en las calzadas».

La Educación Vial en las escuelas ayudará al menos a conocer las reglas de la circulación a todos, aunque nunca en su vida se conviertan en conductores de ninguna clase de vehículo. Las personas adultas del mañana pronto conocerán esas reglas como parte de su bagaje cultural. Quizá entonces haya menos muertes por atropello y menos imprudencias. Aunque no es sólo un problema de peatones, sino de vehículos, porque en manos de muchos conductores y conductores de hoy, el «carnet» es un arma mortífera que obtuvo, nadie sabe cómo, cierto día en que su horóscopo debía serle favorable.

Entre este surtido de insensatos se encuentran, por ejemplo, quienes llevan a niños menores de edad en el asiento delantero, junto al conductor, en sillitas traseras sin homologar, o alegremente sueltos y desprotegidos en el asiento de atrás, cuando aún los pequeños no han aprendido ni a caminar en tierra firme.

Claro que nunca se sabe. Entre decenas de personas mayores, sólo un niño de pocos meses resultó ileso en el autocar de pasajeros entre Barcelona y León accidentado en la provincia de Logroño el pasado mes de diciembre.

Con los ojos bien abiertos, este jovencísimo viajero debió pensar, casi seguro, para sus adentros: «Estos mayores... nunca aprenderán».

**Juan TORTOSA**

## MOPU: Obras por 128.000 millones en 1986

El MOPU ha licitado obras en carreteras, durante 1986, por un importe de 128.788 millones de pesetas y adjudicaciones por 81.840 millones, lo que representa un 53,7 y un 52,5 por 100 de incremento, respectivamente, sobre el año anterior.

En cuanto al reparto geográfico de las licitaciones, el mayor volumen de inversión correspondió a la Comunidad Castilla-La Mancha, con 28.151 millones de licitación y una adjudicación de 20.381 millones de pesetas. A continuación se situó la Comunidad Valenciana, con 27.930 millones de pesetas en obras licitadas y 18.542 en obras adjudicadas, seguida de Andalucía, con 25.941 millones en licitación y 8.296 en obras adjudicadas.



José RUBIO

## Talleres españoles en la CEE

La Confederación Española de Talleres (CETRAA) ha sido admitida como miembro del Comité Europeo de Comercio y Reparación del Automóvil de la CEE. Desde este momento, los talleres españoles están ya presentes en los organismos comunitarios y podrán ser oídos en todo cuanto se relacione con las leyes y normas que afecten a nuestro país.



## Un coche por un «slogan»



José RUBIO

María del Rosario Flores, autora del slogan «Seguro que sabes conducir, pero..., conduce seguro», con el que ganó el concurso convocado por la Dirección General de Tráfico a través del programa radiofónico «Carretera Nacional», ha recibido recientemente las llaves del Seat Panda con el que estaba premiado el certamen. Hizo entrega del premio el jefe provincial de Tráfico de Valencia, Roberto Ramírez.

## Por el alcohol al accidente

La política de prevención de accidentes de todo tipo —y no sólo de circulación— debería centrarse en la lucha contra el hábito de la bebida, tanto ocasional como crónica.

Esta es la recomendación que hace el Gobierno francés después de conocer un estudio realizado sobre 4.976 personas accidentadas por diversas causas y en muy distintas situaciones, de las que el 30 por 100 eran bebedores crónicos. Los datos han sido recogidos en las unidades de urgencia de 21 hospitales franceses, en los que se practicaron análisis muy completos de alcoholemia.

## Transferencias: 4 por 100 de impuesto

Desde primeros de año, las transferencias de vehículos que se presenten ante las Jefaturas Provinciales de Tráfico deberán acompañar a la documentación normal una copia de la autoliquidación de Hacienda, en la que figure como abonado el 4 por 100 sobre el valor de compra del vehículo, justificado mediante factura o declaración jurada, y fotocopia de la documentación del vehículo y/o, en su caso, la exención cuando el adquirente sea un empresario dedicado habitualmente a la compraventa de los mismos. Tal exención tendrá carácter provisional hasta que se justifique la venta del vehículo adquirido. La presentación de dicha autoliquidación será condición «sine qua non» para la realización de la transferencia.



## ¿Quién vio el atropello?

El pasado día 7 de enero, a las 10 de la mañana, se produjo un atropello en un paso de peatones de la madrileña calle de Hermanos García Noblejas, frente al ambulatorio de la Seguridad Social, dándose el autor a la fuga.

Pese a la hora y la probable concurrencia de personas en ese lugar, nadie atendió la nota que los familiares de la fallecida —P.T.C., de sesenta y cuatro años de edad— dejaron en un quiosco de prensa, solicitando la colaboración ciudadana para identificar al conductor del vehículo. No obstante, la Policía Judicial y la Brigada de Homicidios han localizado al propietario del vehículo, que ha resultado ser de alquiler, aunque aún falta por esclarecer cuál era la persona que lo conducía.



## Muchas luces defectuosas

Coincidiendo con unas Jornadas sobre Seguridad Vial realizadas por la Jefatura Provincial de Tráfico de Madrid en diez municipios de la provincia, se revisaron gratuitamente 1.000 vehículos, de los que el 70 por 100 tenían mal las luces, el 18 por 100 presentaba deficiencias de carburación y el 15 por 100 tenía los neumáticos defectuosos, mientras que el 5 por 100 tenía los frenos en mal estado.

Los pueblos visitados fueron S. Martín de Valdeiglesias, Navalcarnero, Valdemorillo, Buitrago, S. Martín de la Vega, Mejorada del Campo, Valdemoro, Chinchón, Guadarrama y S. Lorenzo de El Escorial, y se registró una participación de 4.777 escolares y unas 900 personas de la tercera edad.

Además se realizaron estudios sobre los núcleos de población y carreteras de acceso a los mismos, proponiendo mejoras.

## ¡Adivina, adivinanza!

Este podría ser el resumen de la carretera local MP-6011 —que va desde Torrelodones hasta Colmenar Viejo (Madrid)—. Señales que tapan a otras señales; señales caídas, inclinadas, giradas 90 grados —de tal forma que sólo se pueden ver desde la cuneta—, o en proceso de caída y postes verticales donde antaño había señal y donde ahora el conductor debe adivinar el obstáculo o peligro que anunciaba la señal en la citada carretera. Este es el panorama que el conductor puede observar.

Concretamente, entre los puntos kilométricos 0 y 6 de la citada carretera (en dirección hacia Colmenar) existen seis señales derribadas (pero que con un poco de esfuerzo el conductor puede identificar), 24 postes en los que debería haber señal (en los que hay que adivinar aquello que querían señalar), una señal que tapa a otra (por estar situadas a menos de un metro) y una señal girada 90 grados, de tal forma que, una vez salidos de la calzada, podemos ver que es un fin de prohibición de adelantar. Eso sí, en los seis kilómetros de recorrido existen 12 señales en condiciones normales. ¡Menos mal!

## AL RALENTI

- Una Resolución de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes invita a los gobiernos a dedicar una atención preferente a la mejora del comportamiento de los usuarios, dentro de una estrategia global de prevención de accidentes durante los próximos años.

- **La circulación sin seguro por el territorio nacional está prohibida y su incumplimiento lleva aparejado el depósito del automóvil y una sanción pecuniaria de 25.000 a 250.000 pesetas.**

- Campsa construirá el primer gran oleoducto de Cataluña, que unirá la refinería de EMP de Tarragona con Barcelona y Gerona, con lo que se evitarán los riesgos de accidentes que implica este tipo de transporte por carretera.

- **El pasado 5 de enero se clausuró la 2.ª edición del Salón de la Infancia y la Juventud, Futurman-86, celebrado en el recinto de la Feria de Muestras de Zaragoza, a la que concurrió la DGT con una unidad móvil de Parques Infantiles y la celebración de pruebas para la obtención de la Licencia de ciclomotores y Permisos de las clases A-1 y A-2.**

- La Comisión Delegada del Gobierno ha autorizado un incremento máximo del 3 por 100 en las tarifas del transporte de mercancías por carretera.

## Conductor ebrio provocó cinco muertos

El conductor del R-11 que a la 1.10 horas del pasado 27 de enero provocó un accidente de tráfico en las proximidades de la localidad pontevedresa de Sangenjo, en el que perdieron la vida cinco jóvenes que viajaban en un Ford Orion, fue detenido y puesto a disposición judicial después de que las pruebas de alcoholemia dieran una presencia de alcohol en sangre de 1,4.

El conductor del Renault, que resultó ileso, había realizado un adelantamiento antirreglamentario en un cambio de rasante y rozó lateralmente al otro vehículo que, presumiblemente, circulaba a una velocidad superior a la autorizada, y lo lanzó fuera de la carretera hasta chocar contra un muro. El choque fue muy violento, hundiéndose la capota del vehículo sobre sus ocupantes, quienes fallecieron en el acto.

# CONDUCIR MEJOR

## INMOVILIZACIONES ORDENADAS POR LOS AGENTES DE LA AUTORIDAD

En el anterior número de la revista se trató de las inmovilizaciones motivadas por accidentes, avería, malestar físico del conductor u ocupantes y otras emergencias. En el presente artículo, vamos a referirnos a las inmovilizaciones ordenadas por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico y de velar por su seguridad. A este tipo de inmovilizaciones se refiere, fundamentalmente, el artículo 292 del Código de la Circulación.

Razones de seguridad aconsejan que dichos agentes puedan, en determinadas ocasiones, ordenar la inmovilización inmediata de vehículos. Las causas determinantes de inmovilización pueden ser debidas al conductor, al vehículo o a su carga.

### INMOVILIZACION POR CAUSAS IMPUTABLES AL CONDUCTOR

El conductor del vehículo, mientras realiza las tareas de conducción, debe encontrarse siempre en condiciones no sólo de acreditar su personalidad e identidad, sino de realizar o poder realizar su tarea con las debidas garantías de seguridad para sí y para los demás. Cuando así no ocurriera, los agentes de la autoridad podrán ordenar la inmovilización inmediata de vehículos en los siguientes supuestos:

**1.° Cuando el conductor no lleve permiso de conducción o el que lleve no sea válido.**

Recuérdese que el artículo 106 del Código de la Circulación no sólo impone al conductor de un vehículo automóvil la obligación de poseer y llevar consigo su permiso de conducción válido, sino que sanciona el incumplimiento de dicha obligación.

En este supuesto de inmovilización, podríamos incluir el hecho de conducir careciendo de permiso de conducción, con el permiso intervenido, suspendido, retirado, revocado o anulado por la autoridad administrativa o judicial, según los casos, con el premiso caducado o incumpliendo las condiciones restrictivas o menciones especiales que figuran en el permiso o no llevándolo consigo.

No obstante, en todos estos casos, si el conductor manifiesta tener permiso válido y acredita suficientemente su personalidad y domicilio, no se llevará a efecto la inmovilización del vehículo, a no ser que el comportamiento del conductor induzca a apreciar, racional y fundadamente, que carece de las condiciones o aptitudes necesarias para la conducción.

**2.° Cuando el conductor no lleve el permiso de circulación del vehículo, o autorización que lo sustituya, y haya dudas acerca de su personalidad y domicilio.**

Al igual que en el supuesto anterior, es el artículo 106 el que obliga al conductor a llevar consigo el permiso de circulación del vehículo y su tarjeta de inspección técnica, y sanciona el incumplimiento de dicha obligación.

**3.° Cuando el conductor, en los casos en que está obligado a ello, se niegue a someterse a las pruebas de alcoholemia.**

A este respecto conviene recordar que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 52 del Código de la Circulación, podrán ser requeridos, y por consiguiente, están obligados, a someterse a las pruebas que indique la autoridad o sus agentes para comprobar el grado de impregnación alcohólica:

- Cualquier usuario de la vía implicado directamente en un accidente de tráfico.
- Todo conductor que presente síntomas evidentes de estar bajo la influencia de bebidas alcohólicas, sea denunciado por la comisión de algunas de las infracciones que dan lugar a la posible suspensión del permiso de conducción o haya sido requerido dentro del marco de los controles preventivos de alcoholemia ordenados por la autoridad competente.

**4.° Cuando, habiéndose sometido a dichas pruebas, hubiera dado en las mismas una tasa de alcohol superior a 0,8 gramos por 1.000 centímetros cúbicos de sangre (un litro), o a 0,5 gramos si se trata de conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas.**

Recordemos que dichas tasas son las máximas permitidas y que, de superarse, ello puede ser constitutivo de delito.

**5.° Cuando, habiendo dado una tasa inferior a la indicada, existan síntomas evidentes de intoxicación alcohólica.**

**6.°** No se menciona concretamente el hecho de **conducir bajo los efectos de drogas tóxicas o estupefacientes.** Sin embargo, en este caso podría aplicarse lo antes mencionado en el punto 1.° si el comportamiento del conductor induce a apreciar, racional y fundadamente, que carece de las aptitudes necesarias para conducir. Es evidente que una persona drogada no es apta para conducir.



José RUBIO

### LEVANTAMIENTO DE LA INMOVILIZACION

La inmovilización decretada por defectos del conductor, será levantada inmediatamente:

- Cuando desaparezcan las causas que la motivaron.
- Cuando otra persona, con la aptitud precisa, se haga cargo de la conducción del vehículo.

En los casos de inmovilización decretada a consecuencia de los resultados obtenidos en las pruebas de alcoholemia, aquélla se levantará:

- Cuando un conductor cualificado, cuya actuación haya sido requerida por los agentes de tráfico, se haga cargo de la conducción.
- Cuando otra persona, previo sometimiento a las pruebas de alcoholemia con resultado negativo, se haga cargo de la conducción del vehículo.
- Cuando, racionalmente, pueda estimarse por los agentes de tráfico que la intoxicación alcohólica, por el período de tiempo transcurrido, ha desaparecido.

### INMOVILIZACION POR CAUSAS DERIVADAS DEL VEHICULO O SU CARGA

Los supuestos en que los agentes de tráfico podrán ordenar la inmovilización de vehículos por causas derivadas de éstos o su carga, son los siguientes:

**1.°** Cuando por **deficiencias** ostensibles o manifiestas **del vehículo,** éste constituya peligro para la circulación o produzca daños en la calzada.

**2.°** Cuando el vehículo circule con una **altura o anchura total superior** a la establecida en el Código de la Circulación, es decir, más de cuatro metros de alto por 2,50 de ancho, o a la permitida, en su caso, por la autorización especial de que esté provisto.

**3.°** Cuando el vehículo circule con una **carga cuyo peso o longitud total** exceda en más de un 10 por 100 de lo que tiene autorizado.

**4.°** Cuando el vehículo circule desprovisto de **cadenas o neumáticos especiales** en los casos y lugares en que sea obligatorio su uso.

**5.°** Cuando las **posibilidades de movimiento y el campo de visión del conductor** del vehículo resulten sensible y peligrosamente reducidos, bien por el número o posición de los viajeros, o bien por la colocación de los objetos transportados.

**6.°** Cuando no se hubieran llevado a cabo las **inspecciones técnicas obligatorias** previstas en el Código de la Circulación.

Cuando la inmovilización se haya decretado por razones derivadas de las condiciones del vehículo o de su carga, los agentes de tráfico, previa adopción de las medidas precisas para garantizar la seguridad, autorizarán la marcha del vehículo hasta el lugar en que el conductor pueda ajustar la carga o dimensiones a los límites autorizados o subsanar las deficiencias técnicas o administrativas del vehículo.

Cuando la inmovilización se haya llevado a cabo por incumplimiento de lo establecido en materia de inspecciones, los agentes intervendrán el permiso de circulación del vehículo y, en su sustitución, entregarán un volante, con un plazo de diez días de validez, con el único objeto de continuar el viaje y proceder a su traslado para someterse a la inspección técnica. Transcurrido dicho plazo sin que se haya justificado haber presentado el vehículo a inspección, la Jefatura de Tráfico competente acordará el precintado del mismo.

**José Antonio PEÑAS**

## Mini-TEST

**1 Como norma general, ¿cuál es la tasa máxima de alcohol en sangre con la que está permitido circular por nuestro territorio nacional?**

**a) 0,5 gramos por mil centímetros cúbicos.**
**b) 0,8 gramos por mil centímetros cúbicos.**
**c) 0,9 gramos por mil centímetros cúbicos.**

**2 Si usted circula por una calzada en la que debe utilizar cadenas o neumáticos especiales y no los lleva, ¿pueden los agentes de la autoridad ordenar la inmovilización de su vehículo?**

**a) No, porque es responsabilidad sólo del conductor.**
**b) Sólo si el conductor se ve implicado en un accidente.**
**c) Sí, cuando se trate de casos y lugares en que sea obligatorio su uso.**

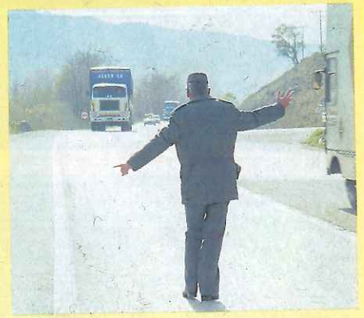


**3 Si usted, con evidentes síntomas de embriaguez, conduce un turismo y en la oportuna prueba de alcoholemia da una tasa de 0,5 gramos por mil centímetros cúbicos, ¿pueden los agentes de tráfico acordar la inmovilización de su vehículo?**

**a) No, sólo se prohíbe circular si la tasa de alcohol en sangre es superior a 0,8 gramos por mil.**
**b) No, si no ha cometido ninguna infracción al Código de la Circulación.**
**c) Sí, el agente en este caso está facultado para ordenar la inmovilización de su vehículo.**

**4 Si circulando no lleva el permiso de conducción, en principio, ¿puede ser esta circunstancia causa de inmovilización del vehículo?**

**a) No, nunca puede ser inmovilizado un vehículo por no llevar su conductor el permiso de conducción.**
**b) Sí, a no ser que el conductor acredite suficientemente la validez de su permiso y su personalidad, y no induzca a pensar que carece de las aptitudes o condiciones necesarias para la conducción.**



**5 Si un vehículo no hubiera pasado las inspecciones técnicas obligatorias previstas en el Código de la Circulación, ¿podría ser precintado?**

**a) Sí.**
**b) No.**

**6 Si usted conduce un camión cuya anchura, incluida la carga, es de 3,60 metros, ¿puede ser inmovilizado el vehículo por los agentes de tráfico?**

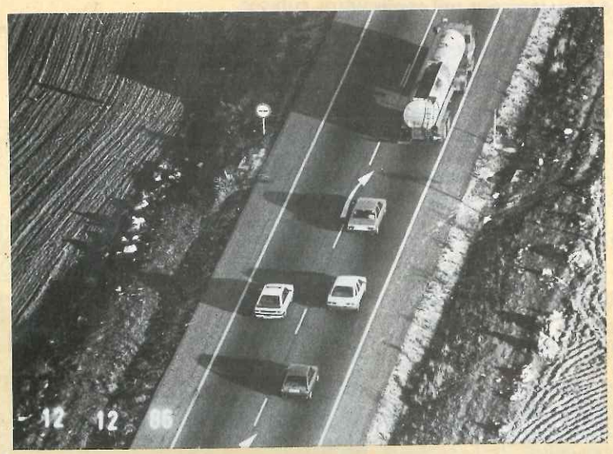
**a) Sí, en todo caso.**
**b) Sí, cuando el vehículo no disponga de la correspondiente autorización especial.**
**c) No, porque la anchura de un vehículo, incluida la carga, puede ser de hasta cuatro metros.**

**SOLUCION:**

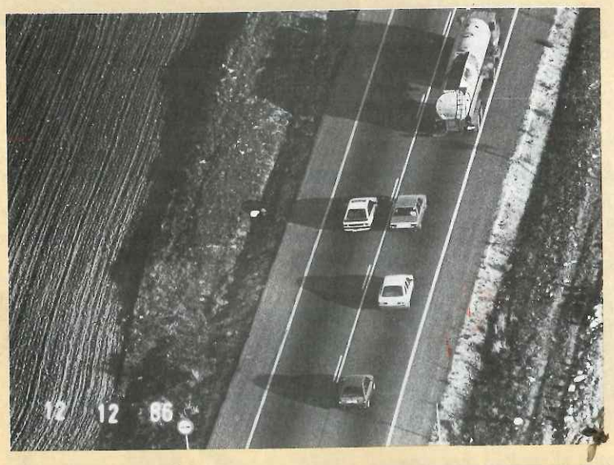
**1, b; 2, c; 3, c; 4, b; 5, a; 6, b.**

# LA LOCURA DEL MES

**Fotografías captadas desde los helicópteros de la Dirección General de Tráfico. Sirven de base para la tramitación del correspondiente procedimiento sancionador.**



El turismo que se encuentra adelantando parece retrasar en exceso su vuelta al carril derecho, a pesar de que las flechas de la calzada y la señalización vertical le indican la presencia casi inmediata de la línea longitudinal continua.



El conductor del vehículo a que hacemos referencia no ha regresado a su derecha al comenzar la prohibición y parece empeñado en adelantar a todos los vehículos que le precedían.



Cuando faltan muy pocos metros para llegar a la señal que indica el final de la prohibición de adelantamiento, nuestro protagonista infractor comienza a regresar al carril derecho después de haber permanecido durante todo el tramo de prohibición en el carril izquierdo.

Fotos: Juan Luis PEREIRA y Carlos SANCHEZ



Letra pequeña

***Tras el nuevo Reglamento del Seguro***

## CAMBIO EN EL TEST DE EXAMEN

A partir del mes de enero, los cuestionarios de examen de la primera prueba (teórica) para la obtención del permiso de conducir, fueron adaptados con el fin de acomodarlos al nuevo Reglamento del Seguro Obligatorio del automóvil.

En efecto, del BOE número 313, del 31 de diciembre del pasado año, publicaba el Real Decreto por el que se aprobó el Reglamento del Seguro de Responsabilidad Civil derivada del Uso y Circulación de Vehículos de Motor, de suscripción obligatoria. Este nuevo Reglamento vino como consecuencia de otro Real Decreto, de 28 de junio de 1986, por el que se adaptaba el texto refundido de la Ley de Uso y Circulación de Vehículos a Motor al Ordenamiento Jurídico Comunitario.

Los interesados en conocer la nueva normativa pueden consultar el Real Decreto Legislativo número 1301/1986, de 28 de junio, publicado en el BOE número 155, de 30 de junio de 1986, así como el Real Decreto número 2641/1986, de 30 de diciembre, publicado en el BOE antes referido.

La modificación de los cuestionarios de exámenes, aunque no supone una alteración en gran medida de las preguntas sobre el tema de los seguros, pone al día aquéllos, de acuerdo con lo que señala la nueva normativa.



DESDE N-I

# LA CUNETA



Baltasar PORCEL

## UN COCHE, UNA CASA: UNA VIDA

LOS días son cortos. Parece que la tarde perdura cuando, súbitamente, anchas sombras violeta intensas y brillantes brotan al amparo de las colinas, de las piedras, y se apoderan de los breves valles insulares con una especie de cauta y veloz lujuria. María E. enciende un cigarrillo con mucha lentitud, esboza una sonrisa mientras habla: «Estos crepúsculos son, me temo, como lo serán los de nuestras vidas que tan atareadas se agitan: una sorpresa y la noche»...

María E. me ha esperado en la solana de su casa, en la soledad del valle, en el almendral cuya desnudez comienza a vestir de blanca florecilla. Llegó ayer a primera hora de la madrugada, vía Roma y Zurich, dejando el arrasado frenesí del Irak. Me cuenta o se mece evocativa, apenas sintiéndome a su lado:

«El avión planeó suavemente sobre la isla, la oscuridad azul. El fruncido fulgor de los astros, la tierra fría, pero cálida, perdida y hallada en la tumultuosa serenidad de una antigua noche y de anoche. En la invernal fragancia del aire intuía el lejanísimo eco de los gozosos dioses mediterráneos, aquellos que conocimos en la zozobra de la adolescencia, historias que leídas en los libros nos parecieron adocenados productos de ficción, pero a los que muchos años más tarde he descubierto gloriosamente anárquicos, como te ocurre a ti entre los pliegues de mi espíritu. Oh, son encantadores, tan sangrientos, astutos y heroicos, amén de virginales en un pradillo de la Arcadia. Sin embargo, los queremos por otra razón: porque son eterna, inconscientemente jóvenes. Como su vida ya ha sido trazada, se apasionan repitiendo generosamente sus eternas aventuras... Nosotros, en cambio, seres a la espera, podemos morir, podemos condenarnos a cada nuevo instante».

Sé que no debo contestar. Con María E. nos vemos cada tres, cada cinco años, si coincidimos aquí. O si, por deshilvanados vericuetos, nos citamos cuando sea en una insólita ciudad del orbe: Samarkanda, todavía enhiesta de amenazantes esplendores; Iguazú, el suculento fervor del agua; Mandalay, los blancos templos cuajados de susurros; el oasis de Siwa, que tan reconfortante fue para Alejandro... Sé también, sabe ella, que nuestros encuentros ya no fenecerán, porque es la nuestra la más alta fidelidad, la que radica en la nada.

«¿Estábamos....? Sí, me habían dejado en el aeropuerto, como procuro que hagan siempre que vengo, mi querido y cómodo y ancho coche. Me arropa, como una fabulosa prenda de vestir. Conozco sus olores, sus ruidos, su suavidad... Las desiertas carreteras, los bosques profundos impregnados de la reseca fragancia de la resina, semejante a si incubaran los crujientes y oscuros restos de un incendio. Rodaba el coche, lento y firme, parecía que volara plácidamente. La mar invisible, los densos murmullos de la más vasta majestad. Y el desplegado horizonte de grandes estrellas blancas: parecía que nacieran de las áridas colinas de Orlandis, oye, las nuestras, que la coronaran de misterioso esplendor. Veinticinco años atrás hice por vez primera el mismo camino a la inversa, partiendo hastiada, lo conoces puntualmente, de mi desorientada y sofocada juventud. Y marchándome a la par encogida de miedo por las fauces del mundo que me aguardaba.

Ahora, por el contrario, regreso impregnada de paz, convirtiendo cada vez más en ilusiones mentales lo que fue un poso de desánimos existenciales. Y no temas, no me estoy perdiendo en altisonantes conceptos. Es como si buscara, si siguiera mi propio rastro en la selva prieta. Una frase de Nabokov me quedó grabada: *Caminé toda la noche a través de un laberinto iluminado por la luz de la luna, imaginando murmullos de animales extinguidos. Por fin, el alba iluminó mi antiguo mapa.»*

Una luminosidad cenital, una intensa humedad, planea sobre el valle ya sin sol. María E. tiene cerradas puertas y ventanas de la casa. El gran cubo rectangular, encalado, está a oscuras, pero exudando el sordo secreto de las borradas vivencias que la habitaron y la apenas contenida avidez de futuro que parece presionar de su hermético interior.

La voz de María E.:

«A medida que, conduciendo suavemente el automóvil, acoplado a mí como una funda portentosamente viva, ascendía el Collado de las Santas —oh, de niña las imaginaba caminando inacabables por los ariscos senderos, baldía pareja de santas—, podía divisar cómo se abría el valle de Orlandis, toda su extensión sometida al peso de las sombras. Y en lontananza, de nuevo e incógnita, la mar. Los faros del coche levantaban de la tiniebla, esa magia que esconde también todo automóvil, la sucesión de diminutos cuerpos: el encogido erizo, el zigzagueante conejo, el severo ramalazo de los desorbitados ojos del búho, todos en despavorida fuga hacia los pedregosos ribazos de algarrobal y cardos, a las suspendidas y confusas masas de arbolado.

Y luego las marismas, aguas ambiguas, una mata de juncos y otra de enea como acaso única reminiscencia de una modesta civilización irremediablemente hundida. Pero, inesperada, brilló la mar con la luna emergente. El valle nacía, artificiosas zancadas del iluminado silencio. Se perfiló el castillo sobre la Peña del Can. Muros decrépitos, el burdo torreón, herrumbrosas cadenas. ¿Se mantiene aún en pie la sala en que la ira de Dios se abatió sobre la marquesa adúltera? El pétreo escudo del Caballero de Orlandis: un corazón y una sierpe. La ardua lucha contra el infiel... ¿Sabes que me hubiera gustado morar en un castillo, los pasos resonando bajo las bóvedas, la contemplación de cada atardecer desde el almenar entre los pájaros en vuelo...?

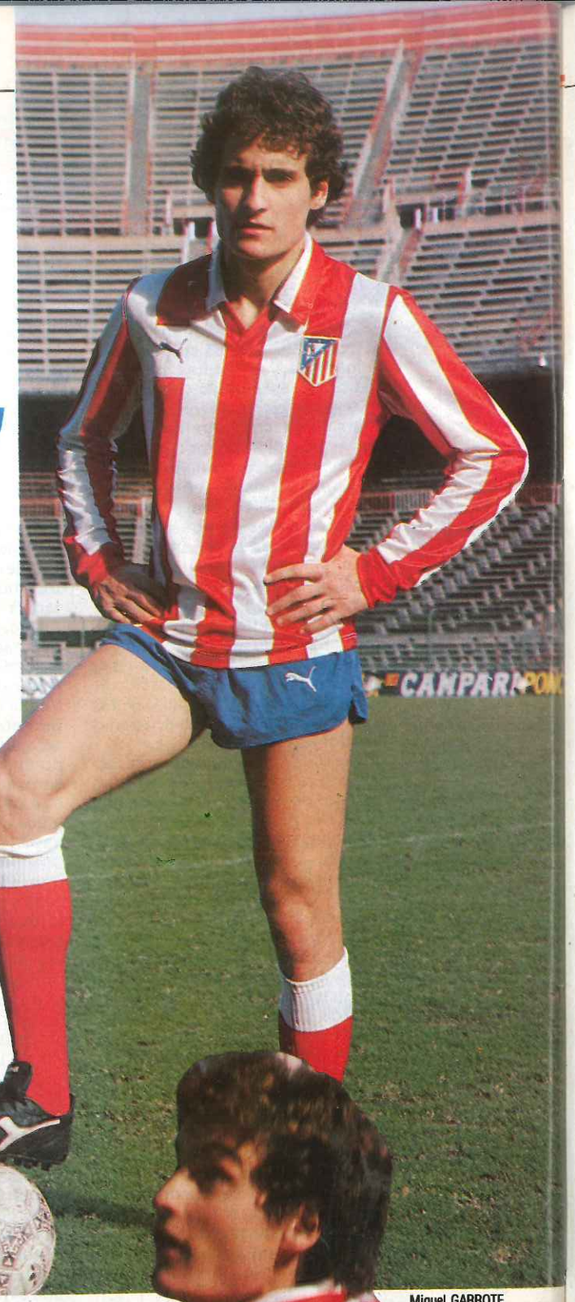
«Bueno, llegué a casa. He dejado a Harold en Bagdad. Pilota un "Focker", yo hago de azafata. El mecánico es un desertor ruso. No has conocido a Harold, claro. ¿A cuántos de mis amantes has tratado? Déjame que haga memoria... Pedro, Sigfried, Olvay... Es igual. Me separaré pronto de Harold. Desea casarse y yo no quiero. Y no porque crea amenazada mi libertad. ¡Mi libertad! Ya no la necesito. He tenido cuanta he querido, gracias a ella he conocido confines y confines. Pero, ¿sabes?, me cuesta decidirme a traer un hombre a esta casa, a este paisaje. Subirle a mi coche. Puedo necesitar compañía, pero no compañerismo ni cordialidad con exigencias de protagonismo. Yo soy mis confidencias. En todos estos años de erradicación, muy lírica y muy tempestuosa, infinita, la casa ha sido mi único refugio firme, mi reiterado y seguro, inamovible puerto en cada retorno. Y el coche mi guía, como los hay en la literatura clásica. Venía, la creaba, convirtiéndola en el espejo de mi intimidad a medida que configuraba sus calladas habitaciones, su olor, un mueble en un rincón, esta mata de perfumados galanes de noche. Buenas noches».

Ya sólo hay claridad en los espacios. La tierra es negra. Y en el negro y brillante automóvil parte María, sonriente, como si la luz y la negrura fueran también suyas.

***Llorente, el futbolista más rápido de España, pura paradoja:***

# "NO ME GUSTA LA VELOCIDAD"

***DE casta le viene y Francisco Llorente estaba casi predestinado a triunfar en el fútbol español como lo hiciera su tío Gento, y como lo hacen sus hermanos mayores en el deporte de la canasta. Defiende los colores del Atlético de Madrid, aunque el Real Madrid, de donde un día lo echaron, pretende ahora sus servicios por la fuerza del talonario. Cuando aún está en camino de ser un gran jugador, ya lo ha considerado una revista alemana como el mejor futbolista de Europa.***




Miguel GARROTE

VIPS SOBRE RUEDAS

Los espectáculos, para merecer tal denominación, necesitan protagonistas que causen la admiración del público. En el gran escenario del fútbol, el madridista Emilio Butragueño deberá compartir su papel estelar con un nuevo ídolo, Francisco Llorente, joven atlético de veintiún años, considerado como el futbolista más veloz del balompié español. Para más señas, sobrino del mítico Paco Gento.

**—Ahora vivo momentos afortunados, pero en mis inicios no tuve tanta suerte.**

La trayectoria de Paquito Llorente, como tantas otras, estuvo marcada por la calamidad. Mientras que hoy está altamente cotizado, en sus tiempos de juvenil saboreó la amargura de ser rechazado por el Real Madrid. Por entonces coincidían sus entrenadores en que *«era un jugador que no encajaba en la dinámica del equipo. Individualista e introvertido»*.

**—Cuando me dieron la baja pensé que había perdido mi oportunidad. Gracias al apoyo familiar mantuve el interés por el fútbol y más tarde me llegó la ocasión del Atlético de Madrid, en la que supieron valorar de otro modo mis cualidades.**

Menciona Llorente la influencia de la familia como decisiva, y no le faltan argumentos para demostrarlo. El rojiblanco pertenece a una auténtica saga de deportistas de élite. Dos de los cuatro hermanos son profesionales del baloncesto: José Luis —CAI Zaragoza—, y Toñín —Cajabilbao—. En el balompié, Julio destaca cada jornada en el Castilla.

**—Es fácil comprender que al ver diariamente a mis hermanos introducidos en el deporte, entre entrenamientos y partidos, me haya sentido más motivado en los momentos difíciles.**

—¿Ha sido decisiva la participación de Gento en tu camino hacia éxito?

**—Es posible que por su influencia me abrieran algunas puertas, pero de haber triunfado gracias a su ayuda, me hubiera sido más sencillo en el Real Madrid, precisamente donde no interesé.**

## LA FUERZA DE LOS MILLONES

Y curiosamente es ahora cuando el club madridista recobra interés por Paco Llorente, aunque en este caso su contratación sería por la fuerza de muchos millones de pesetas.

—¿Es cierto que aceptarás la oferta del Real Madrid, aun a sabiendas de que te causará problemas de carácter laboral?

**—Sobre lo que se cuenta de mi traspaso al Madrid, no tengo nada que decir. Confío en mis asesores y sabrán lo que me conviene. Puedo asegurar, eso sí, que en igualdad de condiciones me quedaría en el Atlético. Por otra parte, no anunciaré la decisión hasta que concluya la temporada.**

Aunque la transcripción continua de sus palabras haga entender que Llorente habla con desparpajo, la realidad es bien contraria. Tímido en el máximo grado, quizá la fama le ha llegado antes que la soltura necesaria para afrontarla.

—¿Estás asustado por tu fulgurante ascenso?

**—Tanto como asustado, no. Comprendo la expectación que se ha levantado a mi alrededor. Son cosas que pasan cuando alguien destaca en su profesión. De momento no ha afectado mi forma de ser. No creo que sea más importante para el equipo que otros compañeros.**

Una consideración que no comparten los especialistas deportivos europeos, pues según un estudio de la revista alemana «Bild», Paco Llorente es el mejor jugador del continente.

**—Como es natural, tal nominación me halaga, pero es algo que aún tengo que demostrar. Fue muy bonito que se fijaran en mí. De todos modos, me sorprende de alguna manera, pues creo que hace dos años, en el Atlético Madrileño, jugaba igual que ahora. Es curioso: pude quedarme en el camino, como tantos otros, y ahora hay quien me destaca como el mejor futbolista de Europa.**

Confiesa el todavía rojiblanco que le impresionan los estadios repletos con miles de espectadores y, que por encima de todo, lo que le divierte es jugar al fútbol. Y en esa labor destaca con su punta de velocidad, en forma y estilo comparable con la de su tío Gento, cuando hacía el honor al sobrenombre de «La galerna del Cantábrico».

## «APROBADO EL TEORICO»

Sin embargo, al contrario que con el balón, se ha tomado con cierta parsimonia lo de obtener el permiso de conducir.

**—Entre concentraciones, partidos de Liga y competiciones europeas, tan sólo he tenido tiempo para aprobar el teórico. En cuanto a las clases prácticas, he recibido unas veinte, compatibilizándolas con los compromisos a los que me sujeta el fútbol.**



Miguel GARROTE



Miguel GARROTE

El librito del Código de Circulación fue su compañero permanente durante unos meses. Por ser aplicado, aprobó en primera convocatoria.

—¿Tenías algunas nociones sobre las normas de circulación?

**—En referencia a conocer las señales, sabía lo que cualquier chaval que viaja mucho en coche, con el padre y hermanos. En cuanto a la mecánica del automóvil, ni antes entendía, ni ahora mismo sabría para qué sirve el delco o las bujías. En el examen me preparé algunas cuestiones fundamentales, para salir del paso.**

Al contrario que otros jóvenes, Llorente no tuvo prisa por obtener el permiso de motos. El balón, al parecer, lo era todo.

**—No me llama la atención la moto, por una razón: Un día de lluvia, en Madrid, iba de «paquete» con un amigo y en una curva besamos el asfalto. No me hice más que un raspón, pero el susto aún me dura. No quise motos, y ni se me pasa por la imaginación comprármela ahora. Me dan mucho miedo.**

—¿Entonces, prefieres el automóvil?

**—Por supuesto, el coche me parece más seguro. Tiene otras ventajas, como la comodidad, la posibilidad de ir preservado del frío o del calor, o simplemente desplazarte acompañado de la familia.**

—¿Has decidido el vehículo con el que harás tu debut como conductor?

**—Tengo apalabrado un Alfa Romeo. En cuanto disponga del permiso, me lo entregarán en el concesionario. Lo elegí por dos cualidades: la línea deportiva y el prestigio reconocido de la marca.**

—¿No te parece un coche demasiado potente para ir adaptándote?

**—La verdad es que tengo cierta práctica. Allá, en el pueblo de mi familia, mis hermanos me han dejado conducir en zonas alejadas de la circulación. Supongo que los problemas que me pueda crear el coche dependerán de lo que yo le «apriete».**

## «NO ME GUSTAN LOS RIESGOS»

—¿Te gustará «tumbar la aguja»?

**—No me va la velocidad. Si acaso, durante algunos segundos y en autopista, por aquello de poner a prueba el motor. No me gustan los riesgos de ese tipo.**

Recuerda Paco Llorente un peligroso accidente del que tanto él como su familia resultaron milagrosamente ilesos.

**—Fue en la carretera de Burgos. Mi hermano José Luis estrenaba un BMW y le acompañábamos mi madre, una hermana y yo. De repente salió de un camino una furgoneta, cruzándose en la autopista. Gracias al frenazo, José Luis evitó una fuerte colisión, aunque del golpe mandamos a la camioneta a una zanja. Imagínate cuando salió su conductor, vestido de carnicero, pidiendo perdón a voces. Fue un buen estreno del BMW.**

De momento, Llorente se conforma con moverse por la ciudad en autobuses y taxis. Nunca en Metro, ya que asegura que siempre se pierde.

—¿Eres reconocido cuando viajas en los transportes públicos?

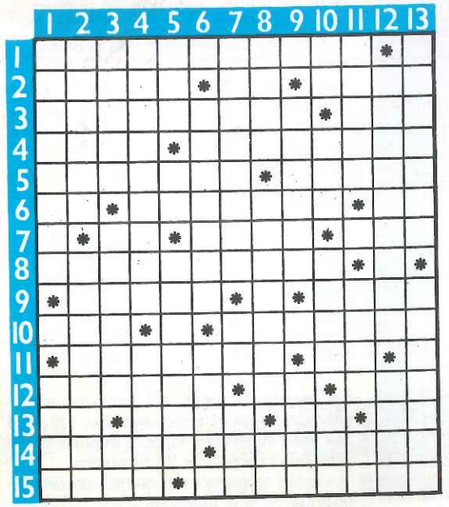
**—Alguna vez, aunque en general paso inadvertido. Supongo que pocos imaginan que puedo ir entre los viajeros, en cualquier autobús de Madrid. Como prueba de que es mi medio habitual, te diré que el billete sencillo cuesta cincuenta pesetas y el microbús, sesenta.**

Como uno más, pero diferente, pues no en vano sobre su cabeza planean futuros contratos de decenas de millones. «Supersónico» Llorente, de momento, viaja en autobús.

**Pedro Pablo SAN MARTIN**

Por Antonio A. ARIAS

## CRUCIGRAMA



HORIZONTALES.—1: Máquina que aprieta y allana la tierra. Vocal.—2: Dícese del hueso del pómulo. Símbolo químico del cobalto. Aves palmípedas.—3: Poco costosa, barata. Criada de un clérigo.—4: Substancia grasa que sobrenada en la leche en reposo. Ermitaños, anacoretas.—5: Ligárala con cuerdas. Nombre propio de mujer.—6: Matrícula española. Relativa o concerniente al amor. Artículo determinado.—7: Vocal. Símbolo químico del americio. Infarto de una glándula. Especie de bisonte europeo.—8: Tocásela de nuevo o repetidas veces. Vocal.—9: Recipientes de cristal para beber. Consonante. La carencia absoluta de todo.—10: Preposición. Consonante. Ciénaga, lugar lleno de lodo.—11: Soportar con indulgencia. Matrícula española. Vocal.—12: Revestimiento metálico de un barco. Matrícula española. Lista, nómina.—13: Símbolo químico del aluminio. Expulsa ruidosa y violentamente el aire contenido en los pulmones. Símbolo químico del astatinio. Pronombre reflexivo.—14: Dicen la misa sin cantarla. Jefe de un grupo de gente armada.—15: Demasiado, bastante. Soldado de caballería armado de coraza.

VERTICALES.—1: Dar a entender a alguien que se le pretende hacer daño. Consonante. Querida, estimada.—2: Mujer de condición muy apacible. Esquivóles, rehuyóles.—3: Esclavo de los lacedemonios. Tubo de barro para la conducción de agua. Matrícula española.—4: Nos restableceremos de una enfermedad. Especie de nutria del Pacífico.—5: Metal precioso. Voz de mando. Picazón, escozor.—6: Consonante. Las que son dulces y suaves como la miel. En Abisinia, jefe. Letra numeral romana.—7: Lomas que dividen las heredades. Interjección familiar. Repetición del sonido.—8: Cierto número par. Masa flotante de hielo en el mar. Terminación verbal.—9: Conjunción disyuntiva. Galicismo por amistoso. Consonante. Flor del olivo.—10: Voz que, repetida, se emplea para arrullar a los niños. Pecado capital. Nombre latino del río Guadiana. Movimiento nervioso habitual.—11: Honre, respete. Vocal. Segunda esposa de Abrahán y madre de Ismael. Infusión.—12: Afectada, que adolece de falta de sencillez. Atreverse.—13: Empleáselo, utilízaselo. Carburo de hidrógeno que se extrae de la esencia de ajo.

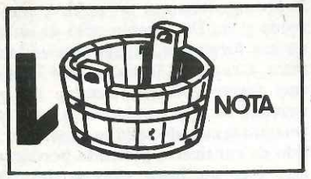
## JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES





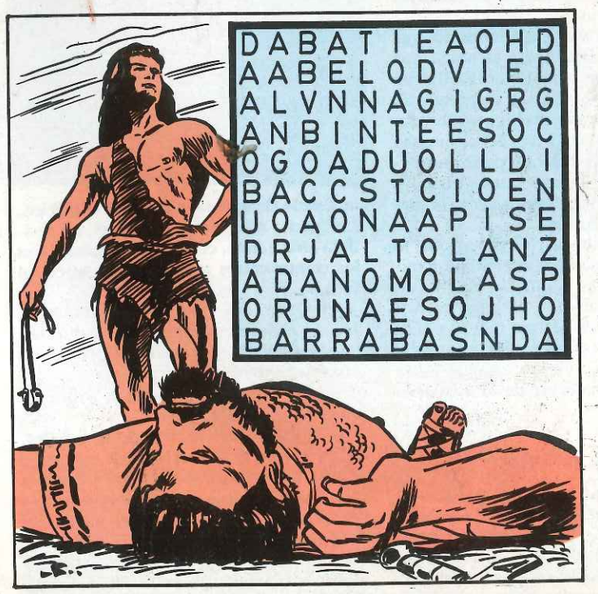
Trate de descubrir los nueve errores que diferencian a estos dos dibujos, aparentemente iguales.

## JEROGLIFICO




¿Cómo es este papel?

## SOPA DE LETRAS ILUSTRADA




En este cuadro de letras figuran los nombres de catorce personajes bíblicos. Se leen de arriba abajo, de abajo arriba, de derecha a izquierda, de izquierda a derecha y en diagonal, teniendo en cuenta que una misma letra puede formar parte de dos o más nombres. Con las letras sobrantes se leerá una frase relacionada con este mismo tema.

## SOLUCIONES

AL CRUCIGRAMA. Sólo horizontales.—1: Apisonadora. U.—2: Malar. Co. Ocas.—3: Económica. Ama.—4: Nata. Eremitas.—5: Atárala. Irene.—6: Za. Erótica. El.—7: A. Am. Seca. Uro.—8: Retocásela. A.—9: Vasos. B. Nada.—10: Sin. M. Cenagal.—11: Tolerar. Sa. I.—12: Coraza. Gr. Rol.—13: Al. Tose. At. Se.—14: Rezan. Capitán.—15: Asaz. Corazero.

AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES: 1: Pluma del sombrero. 2: Culata del pistolón. 3: Sinche del ojo. 6: Reflejo en el agua. 7: Losa del suelo. 8: Boca del pirata. 9: Ladrillo de la pared.

AL JEROGLIFICO: Satinado (sA; tina; do).

A LA SOPA DE LETRAS ILUSTRADA: Abel, Adán, Barrabás, Caín, David, Goliat, Herodes, Jacob, Job, José, Josué, Lot, Noé y Salomón.

FRASE: «Abatió David al gigantesco Goliat con una piedra lanzada por una honda».



No luche solo contra las dificultades.
El Banco Exterior de España pone a su disposición todos los servicios de un gran banco con la atención personal que usted necesita.
Para que se acaben las dificultades. Para garantizarle su Confort Financiero contra viento y marea.
Abra una cuenta corriente o libreta de ahorros, domicilie en ella su nómina y disfrutará automáticamente de un seguro de accidentes*.
Y podrá obtener en el momento en que lo desee un crédito de seis mensualidades.

Y no le importe dejarse el dinero en casa. Con la Tarjeta Visa del Banco Exterior de España, usted tiene a su disposición todos los Cajeros Automáticos de ServiRed.
Si lo que necesita es comprar o mejorar su vivienda, lo tiene resuelto con el Crédito Inmobiliario** del Banco Exterior de España. Y si el problema es el local de su negocio, de su taller, de su comercio, es igual. Podrá obtener hasta 20 millones de pesetas con 20 años para amortizarlos. En el Banco Exterior de España trabajamos para hacerle fácil lo difícil.

Tampoco olvidamos las necesidades financieras de su empresa. Ni la búsqueda de rentabilidad para sus puntas de tesorería. Ni en su economía personal, el estudio más adecuado para sus inversiones, desde la Bolsa hasta los planes de ahorro y seguros.
No dude en pedirnos cualquier otro servicio financiero que le haga falta. Estamos a su lado para que no luche solo contra las dificultades. Para garantizarle su Confort Financiero contra viento y marea, aquí y en todo el mundo.

* Concertado con Hércules Hispano. ** Con la Sociedad Exterior Hipotecario. S.A.

NO LUCHE SOLO.

A.B.E. 15.952



BANCO EXTERIOR DE ESPAÑA
Su Confort Financiero.

# ¡Atención CONDUCTOR!

## (91) 742 12 13




## y en Cataluña también (93) 421 33 33

**En invierno, las condiciones climatológicas pueden transformarse en un serio enemigo para su seguridad. Sea especialmente cuidadoso cuando conduzca con lluvia, niebla, hielo o nieve. Si ve que puede correr un riesgo innecesario, opte por quedarse en casa. Pero si su viaje es imprescindible, lleve consigo este teléfono. Le mantendrá informado las veinticuatro horas del día y le ofrecerá auxilio mecánico y sanitario de modo permanente.**

Dirección General de Tráfico

Ministerio del Interior