



# Motoz

Un estudio elocuente

## EN ESPAÑA NOS HEMOS PASADO

- Nuestra limitación de velocidad es antieconómica.

Especialistas franceses de todos los sectores relacionados con la energía han venido trabajando durante un año junto a representantes de la Administración y técnicos en circulación urbana. Su objetivo era dilucidar de una forma científica cual es la velocidad que conviene auténticamente para que el tráfico de vehículos consuma menos energía. En una palabra, buscaban lo que se está buscando en todo el mundo, economizar combustible. El gobierno francés pretende un ahorro sustancial para 1985 en la importación de crudos petrolíferos. Pero se busca de una manera racional, estableciendo planes y estudiando los problemas planteados. Es así como se puede conseguir un auténtico ahorro, no racionando sin más o limitando a rajatabla. Realmente, los franceses, como el resto de los países, limitaron la velocidad de los automóviles. A pesar de la oposición de los expertos, atendiendo a las recomendaciones internacionales (que en otros dominios no se atienden). Francia implantó la limitación generalizada. Lo mismo que se hizo en España. Hasta aquí "mal de muchos..." Pero es que ahora, con el pretexto del ahorro, nos hemos "pasado". Los 90 y 100 Km. son demasiada limitación, hay que reconocerlo.

### VELOCIDADES OPTIMAS

Pero el reconocimiento más claro de que la limitación generalizada española tiene un "techo" excesivamente bajo lo demuestra el documento francés dado ahora a conocer. Después de sus estudios y experiencias, los expertos consideran óptimas las velocidades de 90 kilómetros por hora en carreteras ordinarias, 110 en autovías y 130 en autopistas. Rebasarlas supone un mayor consumo de carburante, pero quedarse por debajo no representa ahorro en el conjunto del parque nacional. Esto no quiere decir que todos los coches tengan que alcanzar los 110 o los 130, ni que dicha velocidad sea la de menor consumo; lo que ha quedado claro en sus experiencias es que no hace ninguna falta limitar más, puesto que las desventajas de la baja velocidad en el conjunto de la circulación compensan los eventuales ahorros individuales, de forma que no se ahorra gasolina en absoluto. El predominio de los coches de cilindrada media hace posible que, sin pasar de las velocidades anteriormente reseñadas, el país ahorre combustible. Por fortuna, los coches europeos están diseñados para consumir poco, el bajo consumo de gasolina viene siendo desde hace ya tiempo preocupación importante de los fabricantes. Esta es una de las razones por las que la velocidad en Europa puede ser superior a la de otros continentes, en los que circulan automóviles de muchísimo más consumo, cuyas condiciones les permiten mayor velocidad, pero a costa de un gasto elevado.

### EN EL PUNTO JUSTO

Precisamente la limitación española anterior (90, 110 y 130 por hora) responde perfectamente a las exigencias de un plan de ahorro energético, ateniéndonos a los estudios científicos. Son muchísimos

los que opinan que aquí no hace falta ninguna limitar la velocidad por motivos energéticos, ya que sobra gasolina y se exporta con pérdidas. Por motivos de seguridad está ya demostrado en todas las latitudes que no hace falta limitar de forma generalizada y coactiva, ya que no se consigue ninguna ventaja. Las estadísticas hablan claro al respecto. Energía importada se ahorra cuando hay energía sin importar. Concretamente ahora, después de la última temporada de lluvias, el consumo petrolífero acusa un descenso del 2,2 por cien. Cuando las centrales térmicas ya no "beben" fuel-oil como en tiempo de sequía, cuando contamos con energía hidráulica suficiente se pueden reducir las importaciones de crudos. Ahí está la "madre del cordero", sin que el consumo de los maltratados utomovilistas influya para nada.

### ¿Y LAS CIUDADES?

La velocidad media urbana, impuesta, en parte, por la infraestructura y en parte también por la poco racional ordenación del tráfico hace que los coches consuman muchísima más gasolina de la que deberían consumir, con perjuicio enorme de las economías privadas. Un coche que circula a 45 Km. por hora puede consumir unos 9 litros a los 100 Km., pero a los 20 que impone el tráfico urbano se llegan a consumir de 12,5 a 14 litros en un coche de tipo medio. La fluidez de las vías, de toda clase de vías, reduce el consumo. Concretamente en ciudad no se debería bajar de los 50 ó 60 por hora en las vías de circulación teóricamente rápidas.

### CONSEJOS

Los medios para lograr una circulación más fluida en las ciudades son suficientemente conocidos, aunque escasamente tenidos en cuenta por los municipios. Los técnicos galos reducen a tres sus recomendaciones capitales: aumentar la construcción de aparcamientos subterráneos o de superficie en zonas periféricas; disponer el sentido único en calles importantes, avenidas y bulevares, dotando a estas vías de cuantos más carriles mejor; sincronización de los semáforos, para evitar las detenciones frecuentes.

Algo semejante a lo que hemos dicho respecto a la velocidad tendríamos que decir de la aplicación de estas normas en España. Hace años que se está hablando de los aparcamientos periféricos y no se construye ni uno solo. En vez de habilitarse más carriles para el tráfico general se reduce el espacio mediante anacrónicos "carriles bus" y obstáculos de todo tipo. Los semáforos surgen como hongos en otoño y su sincronización suena a cosa desconocida entre nosotros. Y el problema de los repartos sigue años y años constituyendo una rémora de primer orden para todos. Como si no hubiese nadie capaz de solucionarlo.

Según los técnicos franceses, cuando los responsables del tráfico saben utilizar la imaginación y la técnica, estudiando planes globales al margen de las presiones y de las especulaciones, todo tiene solución.

### PARA NO GASTAR

Está claro, conducir fuerte implica despilfarro de gasolina y hacerlo despacio también. La circulación que hoy podríamos llamar económica no es ni demasiado rápida ni demasiado lenta. Lo importante es saber cambiar a tiempo de marchas, no

dar grandes acelerones ni frenazos y evitar la "competición". En estas pequeñas cosas está el tan ansiado ahorro, especie de piedra filosofal de estos años setenta que están pasando por el mundo. La limitación española es, a todas luces excesiva.

Luis P. CARBONELL  
(Fiel Servicios Especiales de Efe).

# INCA

Agencia Inmobiliaria  
Muñoz Urra, 14, 4.º A-Telf. 80 28 00

Les ofrece:

## PISOS

de 3, 4 y 5 dormitorios por CIENTO MIL pesetas de entrada, de 3, 4 y 5 dormitorios con o sin calefacción central y garaje.

Dada nuestra gran variedad, Vd. podrá encontrar la vivienda que desea rápidamente.

## NAVES

De distintos tamaños en muy variadas zonas de Talavera.

## TERRENOS

En distintas zonas de la periferia de Talavera.

# AUTO-ESCUELA

## "MADRID"

Director y Profesor:

**Luis Herrero Utrilla**

c/ Angel del Alcázar, 20.-Telf. 80 38 48

TALAVERA

**PROXIMA APERTURA**

## Se vende finca rústica

con 35.000 m2. doscientos metros fachada a Carretera Extremadura, km. 104, término de Cazalegas, con fluido, agua y edificio dos plantas. Interesados llamar al Telf. 80 33 47. Sr. Cañizares.

**Félix Arroyo Gómez**  
**CARPINTERIA METALICA y DE ALUMINIO**

——— Estructuras Metálicas  
——— Instalaciones Ganaderas  
——— Tolvas - Silos - Elevadores  
Reparación de Maquinaria Agrícola  
——— Alambradas para fincas

Carretera Extremadura, Km. 121,800  
Teléfono 80 42 20

TALAVERA