

## empezamos un año distinto

A los usuarios de vehículos en España y a todos los que intervienen como base sobre la que se apoya la estructura del mundo del motor, hay que saludarles en estos días con la siguiente fórmula: «Feliz año distinto». El calificativo de nuevo es insuficiente para designar a 1965.

Se respiran aires de total renovación en el ambiente del motor en España. A la vista de las disposiciones, estudios, proyectos e instalaciones técnicas, quienes tenemos la diaria curiosidad de consultar la bola de cristal del porvenir, contemplamos un mundo del automóvil con una fisonomía tan diferente que, para fines del próximo año, cualquier parecido con la actual será pura coincidencia.

Nuestra bola de cristal no funciona mal del todo: el Consejo de Ministros aplazó la entrada en vigor de la Ley Automóvil, y con ella del reglamento del Seguro, como es natural, hasta abril. Así se anticipó en esta misma sección.

También se adivina, a través de la transparente esfera de las suposiciones, que algunas escuelas de conducir van a demostrar su incompetencia didáctica. Ahora que se aprecia el control de todo es de esperar que se haga pública una relación mensual de autoescuelas con el tanto por ciento de alumnos aprobados. Los aspirantes a conductores tienen derecho a saber con quién se gastan las 2.500 pesetas otorgadas que se pide por carnet. Por lo menos que se tenga una mínima garantía de que no se va a perder el tiempo.

La adecuación de las escuelas de conductores no está reglamentada según una concepción moderna de la enseñanza. De la unificación de exámenes se puede deducir que también se llegará a la creación de una escuela tipo, que sirva de base obligatoria para todas las que están en funcionamiento, que son unas mil entre todas las provincias.

La industria extranjera de aparatos para la enseñanza de la conducción no se ha dormido, y sabemos de buena tinta que están realizando importantes gestiones para que sean aceptados sus sistemas. Como es natural, desde un punto de vista de negociante, se intentará la exclusividad. A nosotros no nos parece bien, porque la exclusividad es pariente del monopolio cuando se juega con intereses públicos y el monopolio es feo hasta de nombre. Obligatoriedad de aparatos modernos, sí; pero con especificaciones amplias para que no se vea la protección a determinada marca.

Hablando de exclusivas de inmediata puesta en marcha, veremos en 1965 la de los anuncios en el interior de los taxis. Se comprende la exclusividad de anuncios en el Metro o en las líneas municipales de autobuses, porque el cedente es a la vez propietario de los vehículos. Pero los taxis, dependientes de diversos Ayuntamientos y propiedad de muchos miles de señores, ¿pueden estar a disposición de un monopolio anunciador? Lo curioso es que el presidente de la Junta Económica del Grupo de Taxis aprueba el procedimiento.

Claro que de nada de esto se habla en el Reglamento del Taxi. Un reglamento bien estudiado y que beneficiará tanto a la clase taxista como al público en general. Como detalle, entre los sesenta y seis artículos, debemos destacar el que se refiere a la concesión de sucesivas licencias: de cada tres licencias, una debe ser adjudicada entre conductores asalariados con tres años consecutivos de servicios o cinco alternos; la segunda, entre los titulares de otras licencias concedidas por el mismo Ayuntamiento con antigüedad de cinco años; la tercera, de libre adjudicación.

Otros detalles: los conductores de taxis no podrán poner la radio sin permiso de los viajeros; no podrán fumar (de comer no se dice nada); no podrán decir palabras gruesas a los viandantes o conductores de otros vehículos, etc. Tampoco se habla nada acerca de la reacción que debe tener el taxista cuando las palabras gruesas se las dirijan a ellos. Es de esperar que sea una silenciosa y amable sonrisa.

Respecto a precios de vehículos, la bola de cristal nos descubre un mantenimiento de las tarifas de nuevos, porque existe la tendencia de que las próximas reducciones de costos por incremento de la producción, en vez de repercutir en el cliente y en nuevas inversiones de bienes de equipo, beneficien a la exprimida industria auxiliar y sus obreros y a los accionistas. Estos últimos están olvidados, en cierto modo, por algunas grandes empresas, a pesar del aparente copioso reparto de dividendos. ¿Qué dicen los interesados? ¿Quién nos quiere escribir algo sobre el particular?

El mercado de ocasión bajará ostensiblemente sus precios a medida que se regule la producción, porque no se podrá especular con la escasez. Por otra parte, los departamentos comerciales de las fábricas de coches harán funcionar a sus financieras para venta directa a plazos, con lo cual siempre será más interesante adquirir un vehículo nuevo que de segunda mano.

Igualmente la bola de cristal nos revela (¿debemos fiarnos de la bola?) que la Seat «amagará» a su clientela presentándole en la Feria de Barcelona su modelo «850»; y allí mismo vemos el stand de Renault con su modelo «R-8»; y el de Barreiros, con un «Simca 1000» dando vueltas y un señorial «Dodge Dart». A partir de entonces se iniciará el sprint de la carrera industrial a que se someten estas marcas.

Quedan resumidas nuestras novedades previstas para 1965. Que San Cristóbal, Patrón del Motor, nos ayude a transportar desde el primer momento a este año que empieza con cara de niño... pero que ya tiene barba.

LUIKE

## el fútbol español necesita serenidad

Las sanciones impuestas por el Comité de Competición con motivo del encuentro Zaragoza-Atlético de Madrid, han sido severas. Severísimas, podría decirse. Las reacciones de los equipos interesados han estado en consonancia con los castigos.

Todo lo que pueda tender a desarraigar los malos modos y maneras que pueblan nuestro fútbol, será bienvenido. Cuesta creer, sin embargo, que sea preciso que un jugador resulte con fractura de pierna para que salga a reducir la justicia deportiva ejemplar. No sabemos —suponemos que no— si la acción de Cortizo fue voluntaria. Pero lo que no puede negarse, porque es el pan de cada día en los domingos futbolísticos, es que existen muchos jugadores que se conducen de manera peligrosa para la integridad física del contrario. ¿Por qué se tolera? La pregunta va dirigida a árbitros, entrenadores y directivos, ya que no a los propios jugadores.

Que el Zaragoza proteste, que el Atlético de Madrid proteste, que el señor Gómez Arribas proteste, es lógico. Cada cual tira el agua a su molino. Pero son protestas interesadas. Un ejemplo. Siete días antes, en el Camp Nou, Marcelino y Santos, jugadores del Zaragoza, insultaron y zarandearon al árbitro señor Ruiz Casasola. No sabemos que los jugadores hayan sido sancionados, ni por su club ni por el Comité de Competición; ni siquiera que el señor Ruiz Casasola lo hiciera constar en el acta.

En estas circunstancias, la culpabilidad es colectiva. El Comité de Competición, por no unificar sus fallos exclusivamente sobre el acta arbitral. Los directivos, por no aplicar la disciplina en el seno de sus propios equipos. Los árbitros, por ser tan irregulares en sus juicios. Los jugadores, por ser tan ciegos al no observar el "respeto, que se respetarán".

En vez de tomar decisiones apasionadas, a todo el fútbol español le conviene meditación y serenidad. Y no ver la paja en el ojo ajeno, ignorando la viga en el propio. El superprofesionalismo, con su dinero excesivo y el "ganar a cualquier precio", ofusca las mentes. Ciertas posturas se pueden camuflar de deportivas, pero no lo son. Y esto vale para la mayoría. Cortizo, Otto Bumbel, Glaria y Gómez Arribas son las víctimas de una circunstancia. Pero presentarlos como culpables máximos o únicos de una situación que dura hace tiempo, sería un error. El que se sienta inocente, que levante la mano.

### el plan de oro

El deporte alemán está realizando su llamado "Plan de oro". Tiene una duración de quince años y costará la friolera de 170.000 millones de pesetas. Hasta el momento, 3.200 de las 16.000 instalaciones proyectadas en el Plan, han sido ya inauguradas. Se trata de 590 piscinas cubiertas (2.410 están en vías de realización) y de 550 piscinas al aire libre (otras 1.870 se harán en el próximo futuro), además de numerosas pistas de tenis, voley-ball, baloncesto, etc.

Durante el año que terminó, las diversas provincias alemanas aportaron oficialmente al Plan 3.800 millones de pesetas; una cantidad semejante fue conseguida por suscripciones públicas, y 1.560 millones de pesetas fueron sufragados por el Gobierno federal de Bonn. Naturalmente que estas cifras nosmueven al pasmo y al asombro, pues hacen palidecer las que se deducen de nuestro esfuerzo en el mismo sentido. ¿170.000 millones de pesetas! Ahí es nada. Cuando se establecen balances comparativos, habría que tener en cuenta este gigantesco abismo que separa las posibilidades españolas de las de otros países. Sólo un "Plan Nacional" deportivo, de una envergadura como el de la industrialización española, podría situarnos en un plan de igualdad. ¿Pero es esto posible?

### la furia latina

Aunque con retraso, nos enteramos que el triunfo del Boca Juniors en la Liga de fútbol argentina dio lugar, en Buenos Aires, a un espectáculo sin precedentes.

Más de un millón de "hinchas" del club paralizaron, en la jornada final del campeonato, el tráfico en el centro de la capital, y el servicio de basuras tuvo un trabajo impropio para recoger los 60.000 kilos de desperdicios —entre ellos, 25.000 kilos de octavillas— abandonados en su recorrido por la ruidosa manifestación. No sabemos si a título de "boom" publicitario o respondiendo a la verdad, hemos leído que los más exaltados de estos "hinchas" destruyeron, en su entusiasmo, un tren de mercancías y arrasaron prácticamente una estación.

### stanley matthews, caballero

Parece ser que, a instancias del primer ministro, Harold Wilson, el famoso futbolista Stanley Matthews ha sido nombrado, por la Reina Isabel, caballero. Quiere ello decir que, en adelante, el "brujo del regate" antepondrá el título de "sir" a su nombre y apellido.

Matthews cumplirá cincuenta años el 1.º de febrero y es, pues, un caso de longevidad futbolística excepcional. No extraña, pues, que sea el primer futbolista en ciento un años de historia de este deporte que recibe tan alta distinción. Pero en Matthews se premian no sólo su increíble veterania, sino virtudes más amplias: corrección, disciplina, autocontrol, deportividad... Es, en fin, un ejemplo.

Aunque se encuentra lesionado, víctima de una dolencia en la espalda, Matthews, que juega en el Stoke —el club que lo lanzó y desde el que pasó, durante algunos años, al Blackpool—, espera calzar las botas antes del fin de esta temporada, que será la última de una carrera sin precedentes que le ha permitido recoger todos los laureles, incluido este último con el que su Graciosa Majestad ha reflejado la admiración que el popularísimo extremo goza en el Reino en todo el mundo.

JUAN JOSE CASTILLO