Tráfico

AÑO IV
N.º 33
MAYO 88

Las inspecciones descubren demasiadas irregularidades



TALLER REPARACION DE AUTOMOVILES
MECANICA EN GENERAL
FUENCARRAL, 45.
08007 Barcelona

Comunidad de Madrid
Consejería de Economía

Sello del competente Organismo

HOJA DE RECLAMACION

datos del recuadro serán rellenados por el taller

Nº 01

A rellenar por el reclamante

Firma del interesado,

TALLERES BAJO CONTROL

sumario



AÑO IV
NUMERO 33. MAYO 1988

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.
Secretaria de redacción: Juana Sánchez. Tel.: 742 31 12 (ext. 285)
Colaboran en este número: Angel del Aguila, Antonio Arias, Charo Laiz, Luis Montoro, Luis Nieto, Eugenio Ocio, Pablo, José Antonio Peñas, Ramón, Carmela Rebolledo, Carlos y José María Requejo, Juan Antonio de la Rica, Sebastián, José Soler y Francisco Tortosa.
Colaboración especial: Luciano González Egido.
Redacción: C/ Josefa Valcárcel, 28 (2.ª planta). 28027 Madrid. Teléfono directo: 742 83 53 y 741 40 11. Centralita: 742 31 12 (ext. 228, 243 y 285). Télex: 44510 DIREE.
Consejo Editorial: José María Altozano, José Benavides, Eduardo Berzosa, Carlos Corbacho, Pedro Fernández, Juan Galbis, Adrián Guerra, Isabel Herrarte, Juan José Jauralde, Rosa de Lima Manzano, José Luis Martín Palacín, Juan Luis Mayoral, Miguel Muñoz Medina, Carlos Muñoz Repiso, Caly Pedruelo, Estrella Rivera, Jaime de la Serna, Jesús Soria y Manuel Villoria.
Imprime: ALTAMIRA. Ctra. Barcelona, km. 11,200. 28022 Madrid. **Depósito legal:** M-25.988-1985. **N.I.P.O.:** 129-88-001-2. **Distribución:** Paquebot. Publicidad Directa. C/ Jesús Aprendiz, 21. 28007 Madrid.
(La revista TRAFICO no comparte necesariamente la opinión de sus colaboradores.)
Está autorizada la reproducción total o parcial de los textos que contiene esta revista, siempre que se cite a la revista TRAFICO como fuente.

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

Tirada de este número: 350.000 ejemplares.



8 TALLERES CONTROLADOS

Casi un año después de la entrada en vigor de la nueva normativa para los talleres de reparación de automóviles, las inspecciones han demostrado que existen en ellos demasiadas anomalías. Hay que subsanarlas, al tiempo que Consumo prepara una orden ministerial que desarrolle dichas normas. Sin duda, los talleres ofrecerán mañana más garantías para el usuario y, por supuesto, para la seguridad vial.



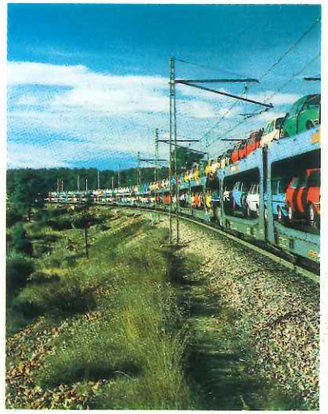


18 FINANCIERAS ACUSADAS

Las financieras para la compra de coches ofrecen, según el Instituto Nacional del Consumo, una publicidad considerada, en ocasiones, falsa y engañosa. Son acusaciones que dichas entidades no admiten y que, en cualquier caso, podrían acabar en los tribunales gracias a la nueva Ley de Publicidad. Hoy por hoy, ya existe una denuncia contra una importante firma.

56 ESPARTACO

Es el torero del momento, el triunfador en los primeros compases de una temporada que entra ya en pleno mare mágnum, el as de espadas que se disputan los empresarios. Le gusta ir «a tope» en los ruedos, pero opina que con los coches hay que hacerlo con calma.



43 TREN O CAMION

Seguro que alguna vez, cuando usted se ha encontrado esos enormes camiones por la carretera, se ha preguntado por qué no se utiliza más el transporte de mercancías por ferrocarril. ¿Aumentaría así la seguridad sobre el asfalto? Es una cuestión importante, que tratamos en un amplio reportaje. Tren o camión: esa es la cuestión.

secciones

Cartas (pág. 3) • Disco verde (pág. 6) • Editorial (pág. 7) • Humor (pág. 24) • Tráfico del motor (pág. 25) • Mecánica fácil (pág. 28) • Así ven el... (pág. 30) • TRAFICO CHICO (cuadernillo central) • Viejas glorias (pág. 32) • El parque automovilístico, al día (pág. 34) • Kilómetro a kilómetro (pág. 35) • Psicología y tráfico (pág. 48) • Conducir mejor (pág. 50) • La locura del mes (pág. 52) • De norte a sur (pág. 53) • Primeros auxilios (pág. 54) • Desde la cuneta (pág. 55) • Pasatiempos (pág. 58).

CRITIQUE, SUGIERA, PREGUNTE...

CICLOMOTORISTAS BIEN PREPARADOS

¿Por qué no se les exige unos mínimos conocimientos a todos los conductores de ciclomotores? Procuraré ser conciso: Actualmente, los menores de catorce y quince años deben hacer un sencillo examen para la obtención de la oportuna licencia que les permita conducir vehículos de esta naturaleza. En cambio, los jóvenes con dieciséis años cumplidos se hallan exentos de esta prueba previa.

Creo que unos y otros, teniendo en cuenta la densidad y forma de discurrir del tráfico, están a falta de una mayor preparación vial para poder cumplir las normas del Código de la Circulación, salvaguardar los derechos de las personas y, sobre todo, buscar la propia seguridad de los ciclomotoristas, que conducen bastante ajenos al contexto legal vigente, con el consiguiente riesgo genérico de lamentar, más tristemente, si muchos de los hechos infractores que se cometen son consecuencia del desconocimiento y no de la intencionalidad. Muchos ciudadanos no podemos explicarnos cómo puede mantenerse esta circunstancia.—**C. Herranz Jiménez. Valencia.**

A LOS HABITUALES DE LAS «COPAS»

Se reconoce como cierto que tres cuartas partes del cuerpo humano se componen de líquido. Lo que ya no se dice es que ese líquido deba ser alcohol. Y, por lo que se observa, parece que en nuestras grandes ciudades, sobre todo los fines de semana, existe mucha gente que se empeña en ajustar lo segundo a lo primero.

Lo que trato de exponer viene a colación de la triste y escalofriante vergüenza que debieran producirnos las estadísticas. Sabemos que es bastante difícil invertir o alterar una escala de valores, uno de cuyos puntos básicos es hacernos creer que el que más consume —en este caso, el que más bebe— es el que mejor vive. Pero tenemos que llegar a la conclusión razonada y responsable de que esa máxima no sólo no se ajusta a la realidad, sino que además nos condiciona y crea resultados nefastos, de todo el mundo conocidos y por casi nadie corregidos.

Propongo a todas las personas habituales de las «copas» que reflexionen. Para nosotros, los taxistas, siempre es preferible llevar a una persona con una copa de más que seguir sufriendo a tantas personas saturadas de alcohol al volante de sus vehículos. Es lo que ahora nos está pasando.—**Juan Sánchez López. Madrid.**



J. I. RODRIGUEZ

Mi pregunta es cómo solucionar esta cuestión y si es cierto que a principios de 1987 salió una orden por la que al cambiar de coche no era necesario pasar de nuevo revisión con la caravana.—**César Molina Moreno. Villanueva del Arzobispo (Jaén).**

REVISION DE UNA CARAVANA

Hace cinco años que soy propietario de una caravana debidamente autorizada para circular, por haber pasado la correspondiente ITV en Jaén, tanto la citada caravana como el enganche del vehículo. Hace unos meses he cambiado de coche, le puse el correspondiente enganche, fui a la ITV con el correspondiente certificado de homologación, pasé la revisión, se me autorizó el enganche y fui a Tráfico para solicitar la correspondiente tarjeta que me autorice a circular con el conjunto. Pero me dijeron que no me la podían dar hasta que no pase la caravana una nueva revisión.

Tengo noticias de amigos de otras provincias de que esto se soluciona con sólo pasar la revisión del enganche en el nuevo vehículo, y no de la caravana, la cual ya estaba autorizada a circular.

Respuesta: **No es necesaria una inspección técnica del conjunto de vehículos (caravana y vehículo tractor) cuando la caravana haya sido homologada y dicha homologación incluya las condiciones a cumplir por las piezas de acoplamiento situado en el vehículo tractor.**

Dado que existe un gran número de caravanas y remolques ligeros sin homologar, es posible conceder la autorización correspondiente cuando en la tarjeta de inspección técnica del vehículo tractor conste el acoplamiento o adaptación del enganche y se compruebe, por la Jefatura de Tráfico, a la vista de las características del remolque que constan en su certificado de fabricación y en la tarjeta de inspección técnica del vehículo tractor en la que figure el acoplamiento del enganche, que ambos vehículos son compatibles para formar un conjunto.

No existe la orden que usted cita en su carta. La legislación aplicable en esta materia está contenida en el artículo 256 del Código de la Circulación, Orden de 26 de junio del 86 («BOE» del 11 de julio) y Orden de 20 de septiembre del 85 («BOE» del 27 de septiembre).

EL PELIGRO DEL SUEÑO

Desearía hacer una aclaración a la carta titulada «Seguridad y diversión», publicada en su número del mes de febrero.

Soy consciente de las campañas de mentalización y otras medidas disuasorias contra el alcohol, lo cual nos hace olvidar a menudo otro peligro, de consecuencias tan nefastas como el beber, y éste es el sueño, muy corriente cuando se trasnocha, y a menudo disfrazado con un coeficiente etílico que a veces no

es enteramente responsable de la causa del accidente.

Rogaría a Tráfico y a esa revista tuvieran en cuenta este problema, a mi parecer olvidado, que se hablara de él y que fuera sancionado por peligroso.—**Juan Jesús Alvarez Rodríguez. Avilés (Asturias).**

«FURGONETA LIGERA»

Conduzco una furgoneta ligera, de PMA 1.300 kg., dos plazas, herramientas, etcétera. Este vehículo está contemplado en la segunda categoría, según se establece en el actual sistema de exámenes para obtener el permiso de conducción. ¿Puedo circular a 90 km/h. en carreteras con arcén inferior a 1,5 m.?—**Eugenio Pacheco Medina. Albacete.**

Respuesta: **Teniendo en cuenta los datos que usted nos facilita, el vehículo que indica tiene la consideración de camión. Por tanto, en las vías de un solo carril para cada sentido y provistas de arcén de menos de 1,5 m., la velocidad máxima a desarrollar no podrá exceder de 70 km/h., según dispone el artículo 30 del Código de la Circulación.**

ADELANTAMIENTOS

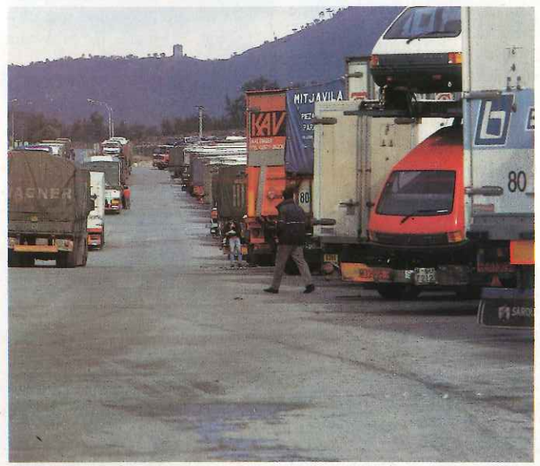
Soy un joven de veinte años, con dos de antigüedad en el permiso. Me gusta mucho conducir, pero pienso que hay conductores que a pesar de llevar muchos más años no saben todavía circular por carretera. Los adelantamientos son una de las principales causas de accidentes, porque muchos son indebidos.

En muchos casos, al adelantar me he visto en la imposibilidad de volver a mi derecha, porque el coche al que he adelantado va pegado «a rueda» del que le precede. Estos automovilistas seguro que saben que tienen que guardar una distancia de seguridad con el coche que les precede. Entonces, o vas a su ritmo —a veces casi dormidos— o te la juegas al tener que adelantar a dos o tres coches a la vez.

Pero todavía es más grave el hecho de que al adelantar a otros conductores éstos aceleren y todos los cálculos que has hecho no sirvan para nada. ¿Por qué actúan así? Seguro que a todos nos ha ocurrido alguna vez. Opinen y juzguen. ¿Quiénes son los culpables? Desde luego, no siempre los que adelantan.—**José Francisco García Navarrete. Tarragona.**

TRES CONSULTAS

Me dirijo a ustedes con el fin de que me informen, a ser posible, de las siguientes cuestiones:



a) ¿A partir de cuántos kilogramos han de llevar los vehículos pesados la placa amarilla sobre peso y dimensiones?

b) ¿Es obligatorio para los vehículos comerciales llevar el disco de limitación de velocidad, o existe alguna disposición que exima de ello a los vehículos que el Código obliga?

c) ¿Son correctas las luces antiniebla blancas? ¿Qué orden, decreto o artículo del Código las autoriza?—**José Manuel Gómez Torregosa. Alicante.**

Respuesta: **a) Como norma general, están obligados a llevar autorización especial permanente los vehículos que circulen con más de 16.000 kg. de peso en carga, así como los vehículos articulados cuya longitud total exceda de 15 m., y los conjuntos de vehículos de más de 14 m.**

Estos vehículos llevarán en el lado izquierdo de su frente anterior, en posición vertical sobre la cubierta del asiento del conductor, de modo que sobresalga totalmente del contorno del vehículo y de la carga, una señal consistente en una placa cuadrada de 20 cm. de lado, de color amarillo e iluminada de noche.

Por otra parte, los vehículos y conjuntos de vehículos cuya longitud rebase los 12 m. están obligados a llevar, en su parte posterior y centrada con respecto al eje del vehículo, una placa de 1.300 mm. de longitud y 250 mm. de altura, con el fondo de color amarillo reflectante y borde rojo fluorescente de 40 mm. Esta placa podrá ser sustituida cuando sea aconsejable, para su mejor colocación, por dos de características análogas a la anterior, pero de 500 mm. de longitud, situadas simétricamente a ambos lados del eje del vehículo y tan cerca de sus bordes como sea posible. En ambos casos, las placas se colocarán a una distancia del suelo entre 500 y 1.500 mm.

b) Si la expresión «vehículos comerciales» que usted utiliza se refiere a los destinados al transporte de mercancías y a los autobuses —pues también los autotaxis son considerados como comerciales—, no están obligados a llevar el disco de limitación de velocidad, de acuerdo con la que dispone el artículo 20 del Código de la Circulación. Este disco sólo es obligatorio en los supuestos que dicho artículo menciona.

c) Las luces del alumbrado delantero de niebla pueden emitir luz de color amarillo-selectivo, como dice el Código en su artículo 146, IV, A, d), o blanco, según el Reglamento número 19, sobre prescripciones uniformes relativas a la homologación de los proyectos antiniebla de los vehículos automóviles, anexo al acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes de homologación de piezas y equipos para vehículos automóviles, hecho en Ginebra el 20 de marzo de 1958.

MALA SEÑALIZACION INFORMATIVA

Como dicen que las carreteras son de todos, a cada uno de los usuarios nos compete el poner nuestro granito de arena para hacerlas más útiles y seguras. Me refiero concretamente a la señalización, tanto horizontal como vertical, de la que se empezó a hacer mal uso hace algunos años en Madrid y que, como ya estamos acostumbrados, se extendió por las carreteras españolas y demás municipios.

Concretamente se trata de señales informativas de dirección, que, dada la intensidad de tráfico reinante, es necesario seleccionar con suficiente antelación el carril correspondiente a la dirección elegida. Pero esto no es posible si la señalización horizontal aparece después de 800 m. de carriles saturados y a sólo 15 ó 20 m. de la desviación. La señalización vertical llega más lejos: se coloca después de haber pasado el cruce.

Cabría preguntarse: Si se prohíbe hacer marcha atrás y, además, la intensidad del tráfico no lo permite, ¿para qué necesito la señalización después de haber pasado por el cruce? ¿Sería tan difícil colocar esta señalización 1.000 m. antes?

Luego decimos que se conduce mal, pero estamos obligando a los conductores a realizar maniobras antirreglamentarias y sumamente peligrosas, además de realizar recorridos innecesarios y altamente conflictivos. Esto afecta al comportamiento del conductor y le induce a comportarse como él no quisiera.—**Alfonso Berenjeno Vicedo. Hospitalet (Barcelona).**

FOTOCOPIAS DE DOCUMENTACION

Habiendo leído en su revista, en el número de octubre del pasado año, que circular sin el permiso de conducir y sin el permiso de circulación del automóvil supone, si se poseen y no se llevan, una multa de 1.000 pesetas, pregunto: ¿Es posible sustituir estos documentos por fotocopias de los mismos, debidamente compulsadas por las Jefaturas Provinciales de Tráfico?

En caso de que la respuesta sea negativa, sugiero que, ante la cantidad de sustracciones que se están produciendo de documentaciones, se dé validez a este tipo de fotocopias, con obligación, en el caso de ser requeridos los documentos, de presentar los originales en un puesto de la Guardia Civil o en Tráfico, por ejemplo, en un plazo de veinticuatro horas. **Jesús Fernández Alvarez.—Vigo (Pontevedra).**

Respuesta: **Esta pregunta ya se nos ha hecho en otras dos ocasiones y hemos de insistir en que no está permitido, con carácter general. Sin embargo, hay excepciones que recogíamos en nuestra revista de febrero 87 (página 3) y que se refieren a vehículos de alquiler sin conductor, camiones con remolques o semiremolques y ciclomotores alquilados.**

En cuanto a su sugerencia, no dude que será estudiada.

BUZON ESPECIAL

DESPRECIO (?) A LAS MUJERES

Quisiera hacerles llegar mi descontento por la trayectoria ideológica de su revista, que, aun siendo de carácter eminentemente técnico, deja entrever, en mi opinión, un tratamiento despectivo hacia las mujeres. Estando editada por una institución del Estado, debería velar por la igualdad que preconiza la Constitución.

En la información general noto que va dirigida a los hombres, con un olvido calculado de las mujeres, sobreentendiendo que la mecánica no nos interesa, o no la entendemos, o no la deberíamos entender.

Una de las secciones en las que se hace evidente esta tendencia es en la entrevista del final, en la que, por norma general, los personajes son mujeres cuyo único mérito parece ser tener un par de piernas, que por cierto exhiben.

Por último, quisiera mostrar mi más enérgica repulsa por el contenido de la sección «humor», firmada por Ramón, ya que da poco valor a las mujeres en general, y particularmente en el chiste del mes de febrero, donde habla de mujeres de «segunda mano». Aunque yo creo que ninguna mujer puede ser considerada así, me gustaría que le hicieran saber que si él piensa de tal modo es un «pobre hombre». Espero ver a partir de ahora una evolución positiva hacia una igualdad de trato entre hombres y mujeres.— **María del Mar Jiménez Moreno. Madrid.**

Respuesta: **Sentimos mucho que el contenido de nuestra revista le haga pensar a usted de este modo, cuando ninguno de cuantos realizamos la misma tenemos ninguna animadversión hacia el sexo femenino. Todo lo contrario. De cualquier forma, intentaremos cuidar cualquier afirmación que pueda ser objeto de interpretaciones en tal sentido. Aunque en torno al chiste a que usted hace referencia —realizado, insistimos, sin ninguna mala intención— entonamos el «nostra culpa», no podemos decir lo mismo de la entrevista final que usted cita.**

En ella hemos incluido, hasta la fecha, 20 personajes masculinos y 12 femeninos. Ninguna de las mujeres muestra sus piernas ni ha sido entrevistada por eso. Por el contrario, los únicos entrevistados por sus piernas fueron personajes como Hugo Sánchez, Butragueño, Llorente, Futre y Pedro Delgado, porque con ellas —y con su talento también, por supuesto— se ganan merecidamente la vida. Y algunos de ellos sí muestran esas piernas. Esperemos que, a partir de ahora, no se interprete de otro modo nuestra elección de personajes...

LA CULPA, AL EMPEDRADO

Creo que, con motivo de las vacaciones de Semana Santa, se han cargado las tintas en contra de la directora general de Tráfico. Opino que el tanto por ciento que ella da como responsable de los accidentes referido al factor humano —un 90 por 100—, yo, bajo mi óptica personal, lo veo corto. Personalmente, lo aumentaría hasta el 98 por 100, por lo menos. Esta conclusión la saco de mi propia persona. Tuve un accidente en agosto de 1976 en el que perdió la vida mi esposa. En el juicio que tuve por ese motivo, el juez sentenció imprudencia temeraria, con resultado de muerte, y falló un año de prisión menor y un año de privación del permiso de conducir. Ambas penas me fueron indultadas.

Si el coche que uno lleva —y ese no era mi caso— tiene ciertos desperfectos, es muy posible que falle en cualquier momento, pero no por eso hay que echarle la culpa al empedrado. Ahora se ha dado un caso clarísimo. Mi hija menor iba en un autocar que, con motivo de las vacaciones de Semana Santa, trasladó turistas hasta París. Me gustaría que alguien explicase los motivos del retraso en la partida del autocar —se citó a los viajeros a las 7,45 del domingo, 27 de marzo, y salió a las 12 del mediodía—, que según un responsable de la empresa se había debido a que un tornillo estaba roto.

Quisiera, asimismo, que me explicaran por qué se paró en una curva sin apenas visibilidad, y por qué el conductor que realizó el regreso estuvo 17 horas seguidas al volante. Si el tacógrafo no ha sido manipulado, reflejará las anomalías, algunas de las cuales fueron denunciadas en el Consulado Español en París.

Démosle gracias al cielo de que no pasara nada. Pero si llega a ocurrir lo peor, entonces le cargamos las culpas a Tráfico y punto.—**Tomás Torrecuadrada Conde. Madrid.**

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

Luis
AYALA
MONTORO (*)

Educación vial un servicio a la sociedad

LA Escuela Universitaria de Formación del Profesorado de EGB en Málaga se ha vestido de gala durante este curso académico, al hacerse cargo por primera vez de un tema tan interesante y necesario como es la educación vial. Realmente, no se concibe cómo hemos tardado tanto en tratar un problema tan acuciante como es el tráfico que nos rodea. Sólo cabe pensar, en nuestro descargo, que ello ha sido posible en la actualidad, gracias a los propios estatutos de la Universidad de Málaga y, en definitiva, a la autonomía universitaria de esta bella tierra andaluza, que ha permitido así abordar este tipo de enseñanzas con un mínimo de garantías para su continuidad.

En este punto la escuela se enorgullece de poder prestar un amplio servicio a la sociedad, a la cual se debe, en estrecha colaboración con la Jefatura Provincial de Tráfico en Málaga, que en todo momento ha estado y está alentando, con su enorme potencial técnico y humano, el que esta idea cristalice en un futuro no muy lejano.

Ya podemos señalar que los dos cursos monográficos impartidos a más de doscientos alumnos malagueños del tercer curso de este centro, además del efectuado en el Aula delegada en Ronda, constituyen un importante incentivo para estos casi profesores de EGB, que ya en sus respectivos colegios públicos, como alumnos en prácticas, están poniendo en marcha los conocimientos y habilidades heredados de sus monitores en perfecta simbiosis con el especializado profesorado del Centro Superior de Educación Vial de Salamanca. Así pues, nuestro agradecimiento a todos ellos por su buen hacer y saber en favor del alumnado de magisterio.

Pero el problema no está aún resuelto como todos quisiéramos. Podríamos decir que se ha comenzado el camino con un paso de gigante, pero nos queda por desbrozar el resto de la vía, para así obtener mayor luminosidad y visión para el futuro. Se trata, pues, de fijar la educación vial dentro de esa próxima reforma de las enseñanzas, y en concreto en el diseño del profesor de educación primaria o infantil, el cual está todavía por debatir en el seno de la comunidad universitaria. Es por todo ello por lo que desde aquí quiero efectuar un llamamiento a profesores, alumnos y personal de administración y servicios para que, en su día, aúnen sus esfuerzos para implantar definitivamente esta modalidad de la enseñanza, tan útil para nuestro entorno.

Es probable que, en el mencionado diseño, la troncalidad venga definida por un 60 por 100 en créditos aproximadamente, con lo cual sólo nos quedaría la posibilidad de un 40 por 100 para la implantación de la educación vial, considerando, eso sí, el 5 por 100 de disciplinas optativas, dentro de las cuales podría incluirse también este importante núcleo de la enseñanza. Este, a mi modesto entender, ha de formar parte forzosamente del saber de nuestros hijos, pues como ya todos conocemos, a temprana edad sueñan con bicicletas, motocicletas y demás vehículos de transporte, dejándonos a nosotros la responsabilidad de guiarles de la forma más segura posible.

Expuesto el reto y recogido el testigo, pienso que cualquier medida que emprenda la Universidad para solventar la problemática, nunca será suficiente ante la dimensión de un tráfico que necesariamente ha de comenzar por nuestra propia educación ciudadana.

En ese esfuerzo estamos a la espera de poder llevar a buen término todo aquello en lo cual creemos firmemente.

(*) Director de la Escuela Universitaria
de Formación del Profesorado de EGB (Málaga)

EL 90 POR 100

MUCHO se ha hablado y escrito en las últimas semanas sobre el tráfico y la accidentalidad en nuestras carreteras; muchas acusaciones se han vertido contra organismos y hasta personas —que respetamos, pero que no compartimos en muchos casos—, en alguna ocasión con muy poca base y dando incluso la impresión que había veces que se disparaba, sobre todo, contra aquello que se movía. En cualquier caso, no es nuestra intención remover por remover. En nuestro ánimo está el procurar que la situación del tráfico, las víctimas de la carretera, sea algo que mejore con el esfuerzo de todos, porque toda la sociedad tiene la obligación de colaborar en la medida que le corresponda.

SI conviene recordar, sin embargo, un dato ofrecido con motivo de la última Semana Santa, que no por conocido dejó este año de ser base de muchas críticas. Alguien tuvo la «osadía» de decir que gran parte de los accidentes de tráfico estaban producidos, en una u otra medida, por el factor humano, por los fallos del propio conductor o como quieran ustedes llamarlo. Estudios rigurosos, organismos internacionales, expertos de muchos campos así lo confirman. Pues bien, no pocos se llevaron las manos a la cabeza. Unas semanas después, una encuesta realizada por el periódico de mayor tirada del país aseguraba que nueve de cada diez españoles opinaban que los conductores tienen bastante o mucha responsabilidad en los accidentes. Los mismos encuestados, ya en un segundo plano, achacaban a la insuficiencia de nuestras carreteras para el tráfico que soportan como segunda causa de la accidentalidad (seis de cada diez) y a mucha distancia opinaban que también incidían causas como el mal estado de muchos vehículos, la existencia de límites bajos de velocidad máxima o la incompetencia o los fallos de las autoridades del tráfico, causa esta última a la que se apuntaban uno de cada cuatro encuestados. Datos, muchos de ellos, que sin duda merecen una reflexión, un estudio. Entre otras cosas porque contradicen muchas opiniones hasta ahora inflexibles.

SIN embargo, no deja de ser curioso, y a la vez preocupante, que prácticamente nadie se hizo eco de este aspecto de la encuesta —cuyos resultados coincidían básicamente con los ofrecidos por una puntera revista de información general— cuando otros muchos aspectos de la misma, en el campo político, social, etcétera, sí se recogieron ampliamente.

NO se trata de dar ni quitar razones, pero sí de poner las cosas en su justo punto. Y desde aquí, nos alegra sobremanera que sean los propios españoles —ya lo sabíamos— los que reconozcan sus fallos y sus lagunas a la hora de conducir, pues eso facilitará mucho las correcciones necesarias para que todo funcione mejor. Pretender distorsionar la realidad no conduce nunca a nada positivo. Tráfico

Usted no sabe nada



Jesús SORIA

UN congreso celebrado el pasado mes en Brasil, y en el que estuvieron presentes expertos de todo el mundo, señalaba en su primera conclusión que la seguridad vial se ha convertido en el problema de salud pública que ha experimentado mayores tasas de crecimiento en la mayoría de los países industrializados del mundo. Yo, sin embargo, perdónenme, creo que, sobre todo, es un problema que afecta a este país porque aquí se siguen haciendo muy mal las cosas.

UNA encuesta dada a conocer por «El País», asegura que los españoles creen, en su mayoría (nueve de cada diez), que son los propios conductores los que tienen la responsabilidad de gran parte de los accidentes y que luego afectan otros factores como las carreteras y un estado no acorde a la situación actual. Yo, sin embargo, creo que quienes realmente son culpables son las autoridades —me volveré a la empresa privada— que no saben lo que tienen entre manos.

ESTUDIOS realizados tras el primer año de entrada en vigor de la nueva reglamentación de talleres confirman que los españoles comienzan a tomarse en serio eso de los abusos y empiezan a reclamar todo aquello que consideran que no está bien. Yo, sin embargo, considero que lo que ocurre es que los usuarios de los automóviles son demasiado exigentes y que su desconocimiento de la mecánica es tan grande que les lleva a quejarse de cualquier cosa con tal de quejarse.

UN minucioso estudio del Instituto Nacional del Consumo ha denunciado posible publicidad engañosa en las financieras de automóviles, llegando incluso a decir que, si estuviera en vigor la Ley de Publicidad, algunas de estas financieras podrían ser llevadas a los tribunales. Yo, sin embargo, creo que el dinero que ofrecen es tan barato como pregonan en sus anuncios y que no hay ninguna intención de desvirtuar una realidad. Personalmente sólo he comprado un vehículo por esta vía, el primero, y el resto —cuatro más— a través de créditos bancarios; pero reconozco que me equivoqué.

HAY quien defiende todo aquello que busque la educación vial del conductor, todo aquello que haga hincapié en los jóvenes, pues ellos son los futuros conductores, y que se dé la máxima información sobre determinados aspectos que incidan en una mejor conducción. Yo, sin embargo, creo que todo el mundo es tremendamente respetuoso con las señales de tráfico, con los límites de velocidad y con cuidar la combinación alcohol-conducción. Lo mejor es potenciar alguna que otra publicación que, incluso, defiende a los «kamikaces» alegando causas tan justificadas como que están bebidos; en fin, dejarnos de zarandajas y publicaciones que lleguen a los profesionales, a los profesores de autoescuelas, a los colegios. Hay que acabar con el mensajero.

LOS españoles, en definitiva, no sabemos a qué jugamos. Y, desde luego, no sabemos calibrar bien los auténticos poderes fácticos. Pero mientras tanto, yo continúo prefiriendo una autovía fresca y nueva a una autopista vieja y caduca... Sobre todo, porque la antigüedad no es sinónimo, que yo sepa, de seriedad y, mucho menos, de rigor.

El 89 por 100 de los talleres inspeccionados incumplía la normativa vigente

LLEGA EL INSPECTOR

LA mayor parte de las Comunidades Autónomas han comenzado a realizar campañas —unas informativas y otras propiamente de inspección— para asegurar el correcto cumplimiento de la normativa sobre talleres de reparación de automóviles. El 89 por 100 de los casi siete mil talleres visitados funcionaba con algún tipo de irregularidad, con una media de algo más de 10 anomalías por taller. Anomalías que pueden suponer un quebranto a la seguridad en carretera, si se trata de aspectos como el mal uso de las piezas de repuesto de elementos tan fundamentales como la dirección, frenos, etcétera. Los mismos talleres —los responsables, los profesionales— exigen a la Administración la obligatoriedad de que al frente de los mismos esté una persona cualificada, precisamente para evitar las chapuzas. Mientras tanto, cuando aún no se ha conseguido el cumplimiento satisfactorio de un decreto, que en su día denominamos «el de las garantías del cliente», el Instituto Nacional de Consumo ha preparado un desarrollo del mismo, siempre en busca de más garantías.

Informe de José Ignacio RODRIGUEZ
Fotos: Miguel GARROTE

EL pasado mes de agosto entró en vigor la nueva reglamentación de talleres de reparación de automóviles. Los talleres habían tenido un año para adaptarse al Real Decreto 1457/86, del que nuestra revista se hizo eco en el número 14 de septiembre de 1986. Se trata de uno de los sectores más denunciados por los usuarios en todos los servicios de consumo, principalmente por precios abusivos, mala prestación del servicio, etcétera. La nueva normativa exigía la realización de presupuesto previo, garantía de tres meses o 2.000 kilómetros para cualquier reparación, exigencia de certificado de depósito, regulación de los talleres de motocicletas, etcétera. En definitiva, una serie de garantías exigibles ante las autoridades de Consumo, a través de las Hojas de Reclamaciones, que todo taller debe tener.

El seguimiento del cumplimiento de la normativa lo hacen las distintas Autonomías, mientras que el Instituto Nacional de Consumo coordina las inspecciones y elabora la norma más adecuada en función de las necesidades y la experiencia que transmiten las Comunidades.



Cuando en las reparaciones aparezcan anomalías ocultas, el taller deberá comunicárselo al cliente para que autorice la nueva reparación.

MAS GARANTIAS

Gregorio Planchuelo, del Instituto Nacional de Consumo, es uno de los artífices del borrador de la Orden ministerial que desarrolla la actual normativa y que en estos momentos se encuentra pendiente de dictamen en la Secretaría General Técnica del Ministerio. «Esto, en cualquier caso, es un proyecto y no es del todo seguro que vaya a salir en todos sus puntos tal y como lo hemos preparado nosotros.» «No es que los derechos de los consumidores no estuvieran ya garantizados por el Real Decreto de Talleres, sino que éste es una norma general y no puede entrar en determinados talleres que sí hemos abordado en la Orden ministerial.»

Entre los aspectos estudiados está el de las *reparaciones urgentes*, algo que no estaba suficientemente explicitado. Se refiere a aquellos supuestos en los que el propietario de un vehículo, por razones de urgencia, se ve obligado a dejar el coche para su reparación en un taller, por ejemplo, de un pueblo en el que no tienen piezas de recambio. No puede esperar a que el recambio llegue de la capital de la provincia para que la reparación se realice con todas las garantías. En este caso, siempre que el propietario del taller y el cliente estén de acuerdo, podrá hacerse la reparación con otras piezas.

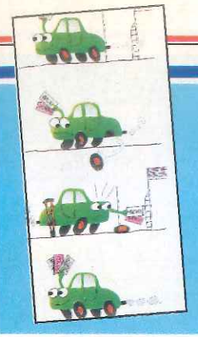
Además, es necesario que se haga constar en el resguardo del depósito los trabajos necesarios, para la elaboración del presupuesto y el precio aproximado de los mismos. «Es decir, hay que hacer una especie de presupuesto del presupuesto.» También se regula cuál será el precio aproximado de la confección del presupuesto, que no podrá ser superior al resultado de multiplicar el precio de la hora de trabajo, anunciada por el taller, por el número de horas establecidas por las distintas marcas a sus talleres oficiales, y las tablas de los tiempos de trabajo para la realización de las operaciones que hayan sido razonablemente necesarias para diagnosticar la avería y reponer el vehículo en condiciones análogas a las que tenía cuando fue entregado.

Se pretende evitar que los talleres pongan como reclamo un precio/hora muy bajo y luego cobren normal, o más, a base de facturar más horas. Y es que, aunque los talleres oficiales tienen fijado por su marca el precio/hora, el resto puede establecerlo libremente.

¿RENUNCIAR AL PRESUPUESTO?

Otra de las cuestiones sobre las que se abunda en la futura Orden es la renuncia a la confección del presupuesto. Al parecer, se han dado muchos casos en los que al cliente, al entregar el coche, le hacen firmar un documento de depósito en el que, en letra pequeña o escondido entre otras líneas, figura la leyenda «el cliente renuncia a la confección del presupuesto». Se pretende que, siempre que renuncie, lo haga conscientemente, bien porque figure en letras grandes, bien porque lo hace constar expresamente de su puño y letra.

Por otra parte, se quiere evitar la posibilidad de recargo en el precio de



Cualquier reparación está garantizada durante tres meses o dos mil kilómetros, e incluye piezas, mano de obra, grúa, desplazamientos, etcétera



Las inspecciones han detectado en algunas Autonomías que la totalidad de talleres visitados funcionaban con irregularidades.

compra de las piezas por parte del taller, ya que, a no ser que sea un minorista de piezas de recambio, no tiene derecho a cobrar cantidades adicionales. Por ello, se prohíbe esto expresamente.

Asimismo, se prohíbe que en las reparaciones se cobren cantidades superiores a las que correspondería si, en lugar de ofrecer el arreglo de las piezas, se hubiese procedido a su sustitución. «Es una práctica que se hacía en algunos talleres y arreglar un bollo en una puerta de un coche suponía en mano de obra 15.000 pesetas, mientras que cambiar la puerta por otra nueva costaba 8.000, más otras 1.000 de mano de obra.» En esos casos se obliga o bien a cambiar la puerta o a repararla, pero sin cobrar más que si se hubiese cambiado.

Se ha entrado más a fondo en la regulación de la garantía. «Para empezar, queremos que en las facturas que se entreguen al cliente se haga constar muy claramente los derechos que tiene el cliente respecto, fundamentalmente, a la garantía, como la duración de la misma y frases como: "La garantía se entiende total, incluyendo mano de obra, piezas sustituidas, servicio de grúa, desplazamiento de operarios e impuestos, y su cumplimiento se realizará sin que quepa postergación", y, también, "La manipulación por terceros de las piezas garantizadas pueden invalidar la garantía", "Averiado el automóvil en garantía a más de cin-

INSPECCION DE TALLERES

Autonomía	Núm. aprox. talleres	Núm. talleres visitados	N.º talleres con irregularidades	% talleres con irregularidades	N.º total de irregularidades	N.º irregularidades por taller	Período de inspección
Andalucía		(Pendiente de iniciar una campaña informativa)					
Aragón	2.126	192 (*)	192	100	879	4,57	1987
Baleares	1.800	105	102	97,14	2.004	19,64	oct/dic. 87
Canarias (**)	1.370	340	128	37,64	1.280	10	1987
Cantabria (***)	180	164	14	8,53	92	6,57	1.er trimestre 88
Castilla-La Mancha	1.963	267	134	50,18	507	3,78	4.º trimestre 87
Castilla y León	1.700	1.503	1.363	90,68	24.028	17,62	mayo 87/enero 88
Cataluña		(Iniciada campaña informativa)					
Extremadura	836	836	701	83,85	2.179	3,10	1985/1986
Galicia	1.882	261	217	83,14	1.121	5,16	mayo/junio 87
Madrid	4.500	245	207	84,48	3.024	14,60	dic/enero 88
Navarra		(Aún no se han realizado las inspecciones)					
País Vasco	2.390	1.000	1.000	100	18.000	18	febr/marzo 88
Asturias	1.010	636	634	99,68	5.641	8,89	1.er trimestre 88
Murcia		(Pendiente de realizar campaña informativa)					
La Rioja	300	(Realizada campaña informativa, se iniciará la de inspección el 3.er trimestre 88)					
Valencia	3.400	1.140	662	58,07	4.997	7,54	Octubre 87
Totales	Entre 40.000 y 55.000	6.689	5.988	89,52	63.742	10,64	

(*) Las inspecciones se realizaron exclusivamente por denuncias presentadas. Datos estimativos.
(**) Los datos sobre el número total de irregularidades son estimativos.
(***) Los datos se refieren solamente a la ciudad de Santander.

cuenta kilómetros del taller, el cliente deberá ponerse en contacto con éste para que proceda al cumplimiento de la garantía, directamente o a través de terceros". A todos los efectos, se recomienda realizar el aviso mediante telegrama o llamada telefónica en presencia de algún agente de la autoridad o de testigos que lo acrediten. Si el taller no contestase a sus llamadas o se negase al cumplimiento de sus obligaciones, el cliente puede realizar las operaciones en cualquiera de los establecimientos más próximos, y el taller garante queda obligado al pago de la factura. Con esta información, impresa en la factura —señala Planchuelo—, pensamos que el cliente puede hacer valer mejor sus derechos, que la mayoría desconoce.»



El taller tiene obligación de entregar al cliente las piezas sustituidas.

EL CLIENTE NO APORTARA LAS PIEZAS

Otra cuestión que contempla el proyecto de la Orden es que los talleres no podrán establecer como sistema la aportación de piezas por parte de sus clientes. El Real Decreto establecía



La placa-distintivo es la primera señal que habla de la «regularidad» de un taller; los símbolos indican su especialidad.



El cliente tiene derecho a un presupuesto por escrito, cuyo importe no podrá ser superado por la factura. Si en la reparación surgen averías ocultas, tiene que ser avisado para que autorice su arreglo

que en aquellas reparaciones en las que el cliente aporte las piezas, no han de ser necesariamente garantizadas por el taller. Para eludir un posible fraude de la ley por parte del taller, obligando siempre al cliente a que aporte las piezas, se prohíbe esta práctica como sistema habitual.

También se aumenta el número de frases que deben figurar en los carteles de información al usuario. Entre ellas: «Sólo podrá cobrarse el presupuesto cuando el cliente no realice seguidamente la reparación en el taller en el que fue elaborado; «El establecimiento tiene a disposición del público las normas legales por las que se regula su actividad».

Por último, se prohíbe a los talleres la realización de trabajos no correspondientes a su especialidad.

«Con el decreto y la orden ministerial pendiente de aprobarse, hemos querido, y creo que lo hemos conseguido, garantizar los derechos del usuario frente a los talleres», señala el representante del Instituto Nacional de Consumo. «Por otro lado, la burocracia que pueda suponer al taller no es mucha y, desde luego, no necesita oficinista; la propia CETRAA (Confederación Española de Talleres de Reparación a Automóviles) está interesada en que la imagen de talleres tramposos desaparezca y que se cumpla la normativa. En este sentido, puedo decir que ha habido colaboración del sindicato de talleres para elaborar esta norma.»

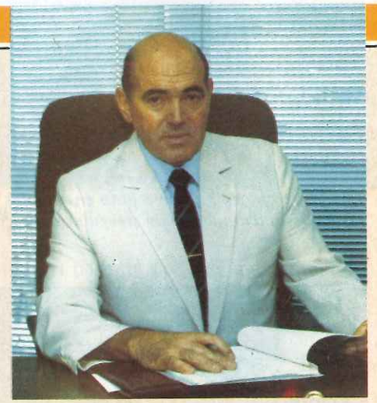
Sin embargo, Carmelo V. Olmo, presidente de CETRAA, ha manifestado a esta revista que, aunque se trata de un intento de clarificar algunas lagunas, «me parece bastante mal que se intente legislar sin ni siquiera haber obtenido la experiencia de la aplicación de las normas ya en vigor; y, en suma, creo que esa Orden es prematura, especialmente teniendo en cuenta que diversas Autonomías tienen competencias transferidas para legislar en esa materia, lo que haría poco efectiva dicha Orden».

Tampoco la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) está conforme con la actual normativa sobre talleres. Para Mercedes Martínez hay muchas lagunas y es poco concreto: «En todo caso ha servido para actualizar el censo de talleres, para aumentar el control burocrático de la Administración sobre los mismos y para que muchos talleres que funcionaban mal hayan mejorado algo. Pero

CARMELO V. OLMO, PRESIDENTE DE CETRAA

«Contra las chapuzas, inspección seria»

Carmelo Olmo, presidente de la Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles (CETRAA), critica en esta entrevista la actual legislación sobre talleres y pide inspecciones serias y contundentes para los talleres fraudulentos, así como una concienciación del usuario «que no debe esperar nada bueno de los talleres que le ofrecen duros a cuatro pesetas».



—Después de diez meses en vigor, ¿cuál es su crítica al Real Decreto 1457/1986 sobre talleres?

—No es el mejor decreto que podía hacerse, ya que se desatendieron muchos de nuestros criterios, como es el caso de la enorme burocracia administrativa que supone la no resolución del problema de garantías del recambio que debemos ofrecer sin contrapartidas, la no regulación de los problemas generados por aseguradoras y la no exigencia de titulación para la apertura de un taller. Por el contrario, hay que señalar que pudimos evitar algunas peticiones desorbitadas de usuarios que pretendían que el taller fuera su servicio público, como una seguridad social, en vez de empresas con un beneficio legítimo. Después de diez meses en vigor, hay que lamentar la falta de desarrollo del decreto por parte de Industria y el hecho de que las asociaciones de talleres nos hemos quedado solas trabajando en la concienciación de nuestro colectivo, sin que se haya fomentado desde los respectivos ministerios un diálogo con las Autonomías para coordinar la aplicación del decreto.

—¿Por qué CETRAA defiende la obligatoriedad de titulación en Formación Profesional?

—Pretendíamos que supusiera una garantía de capacidad de adaptación a la cambiante tecnología, un servicio responsable al usuario y una mejora del conocimiento y preparación industrial. Estamos convencidos de que la profesionalidad ha de ser lo que nos coloque a la altura que nos merecemos y se ha perdido una gran oportunidad para regularlo. No se puede pretender que cualquier persona con unas hojas de Seguridad Social sea capaz de manipular responsablemente un vehículo y más cuando puede afectar los conjuntos de seguridad del mismo (frenos, dirección, suspensión, etcétera). Además, pretendíamos atacar el intrusismo y la competencia desleal a partir de la incapacidad de la Administración debida, posiblemente, a una falta de «inspectores nocturnos» y de coordinación.

—Con la transferencia de competencias en esta materia a las Comunidades Autónomas, ¿cree que los servicios de inspección de las mismas están realizando una labor efectiva?

—Me consta que no tienen los medios adecuados para las inspecciones que serían necesarias; por ello, las asociaciones de talleres colaboramos en esas inspecciones porque la seriedad de las mismas beneficia a todos los que intentamos ser profesionales responsables.

—¿Los derechos del usuario están garantizados con la actual legislación?

—Esos derechos siempre han estado respetados por el buen profesional, aunque ahora el tema de garantías venga exigido por escrito. El mayor problema es la falta de provisión económica del Estado para los dictámenes técnicos que las asociaciones intentamos paliar, colaborando con las CC.AA. en ocasiones de denuncias de usuarios, que son los que deberían defender sus derechos, pero que parece que dejan la automoción en un segundo plano. A éstos les aconsejaría que mantengan la confianza en un taller concreto, como de «cabecera» y no se dejen llevar por informaciones capciosas e interesadas.

—¿Se han conseguido erradicar atributos como piratería, chapuzas, picaresca, etcétera, aplicados a los talleres?

—No demasiado, precisamente por la falta de coordinación de inspecciones entre las Administraciones. Pero sí hemos conseguido que muchos talleres se preocupen por su legalidad y por adecuarse al Real Decreto, aunque en algunas comunidades hay diferencia de criterios. Las chapuzas y la picaresca podrán solucionarse en parte a través de inspecciones serias y contundentes, porque de nada vale sancionar a un taller fraudulento con veinticinco mil pesetas, por ejemplo, si éste va a cargar indirectamente la multa a los siguientes clientes. Además de una buena inspección, para eliminar ese quince por ciento de talleres ilegales —entre aproximadamente cincuenta y cinco mil talleres existentes— es necesario que el usuario se conciencie de que del taller que le ofrece duros a cuatro pesetas no puede esperar nada bueno, porque el precio no sólo comprende la reparación, sino la necesaria garantía.

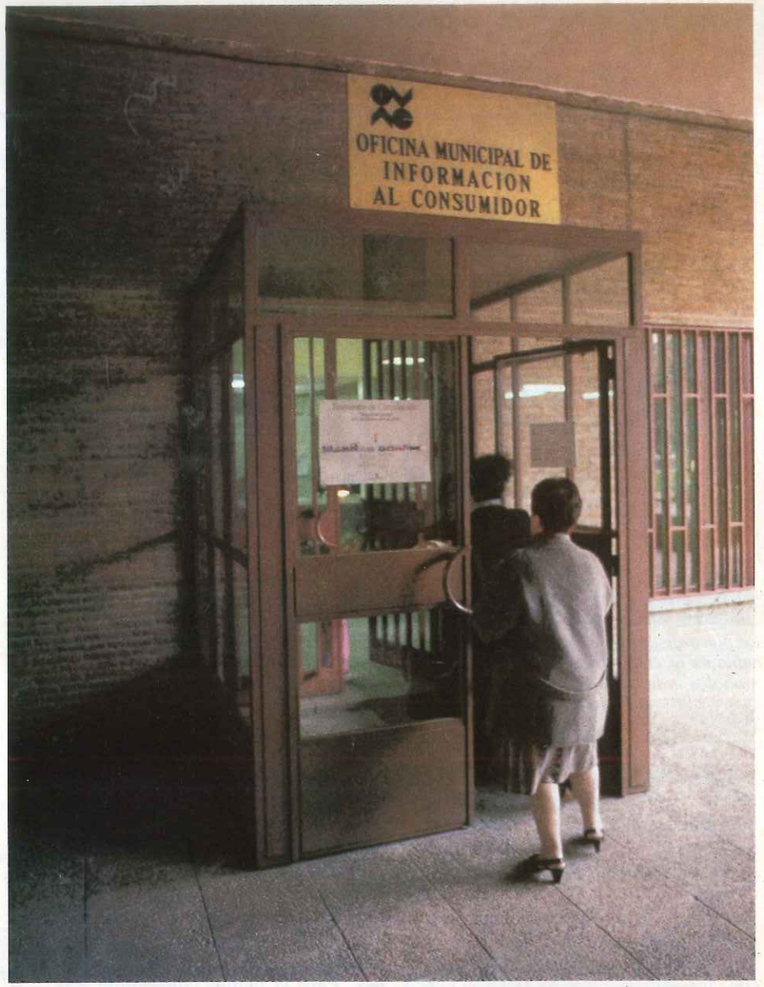
en lo que afecta a las reclamaciones no se ha logrado nada, puesto que, en la práctica, esa legislación en la que habíamos puesto tantas esperanzas no es nada efectiva». Asimismo, considera que el desconocimiento de los derechos del usuario sigue siendo total, «lo que explica que desde la entrada en vigor del Decreto solamente han llegado cuatro casos a la OCU».

DEFENSORES DEL CONSUMIDOR

Algunas reclamaciones más se han tramitado a través de la Oficina Municipal de Información al Consumidor (OMIC) de Madrid. Mientras que entre agosto de 1986 y julio de 1987 (antes de la entrada en vigor del Decreto) se presentaron 1.353 reclamaciones sobre talleres, en el período de agosto-87/marzo-88 (cuatro meses menos), el número de reclamaciones es de 1.316. Según De la Huerta, funcionario de la citada oficina, las principales reclamaciones presentadas se refieren a precios abusivos, reparaciones deficientes y la no aceptación de la garantía. «También venimos observando que en el caso de vehículos que han sufrido un accidente y sólo tienen un seguro de Daños a Terceros y Perjudicados, el taller pasa en ocasiones una factura complementaria a la peritación hecha, diciendo que hasta que no se repara todo es imposible conocer la magnitud de los desperfectos. Para nosotros, esto es ilegal y automáticamente pasamos el caso a los servicios de inspección de la Comunidad.» De la Huerta considera que el usuario tiene poca información de sus derechos, a pesar de las campañas de información de las OMIC, aunque la gente, poco a poco, va perdiendo el temor a hacer reclamaciones.

Por su parte, Susi Torras, de la OMIC de Barcelona (en España funcionan ya más de doscientas), considera que en las reparaciones de coches funciona mucho el amiguismo. «Es bueno disponer de un taller de confianza, pero existen abusos de confianza y por eso es conveniente que cada uno conozca sus derechos. Solamente cuando uno se siente "tocado" busca quién le pueda defender.»

Aunque no tienen cuantificadas las reclamaciones, los conceptos más habituales de queja, según Susi Torras, se refieren a reparaciones deficientes, presupuestos estimativos de palabra que en la factura ascienden al doble, exceso en tiempo de mano de obra, inmovilización del vehículo por demora en la reparación, demoras por falta de



En España funcionan más de 200 Oficinas de Información al Consumidor. Le asesorán y canalizarán su reclamación.



En la nueva legislación ya aparecen, como especialidades distintas, la de carrocería y la de pintura.

Guía para entrar al taller

1.° Compruebe antes de entrar al taller que la reparación que quiere efectuar coincide con la especialidad marcada en la placa-distintivo.

2.° Infórmese del precio de la hora de trabajo del taller, que deberá estar expuesto en lugar visible.

3.° Es conveniente que, antes de encargar la reparación, exija un presupuesto escrito debidamente desglosado.

4.° Una vez reparado, y antes de pagar la factura, compruebe que el arreglo es satisfactorio. Tenga en cuenta que la cantidad facturada no puede ser superior a la presupuestada.

5.° Toda reparación está garantizada durante tres meses o 2.000 kilómetros, por lo que es conveniente conservar la factura y que en la misma conste la fecha de entrega, kilometraje y la firma o sello del taller.

6.° Tenga en cuenta que si aporta usted la pieza de repuesto para el arreglo, pierde el derecho a que el mismo quede garantizado.

7.° Si se le avería el automóvil en período de garantía, sepa que los servicios cubiertos por la misma no deben sufrir ninguna demora; que la garantía se entiende total, incluyendo piezas, mano de obra, grúa, desplazamiento de operarios, impuesto, etcétera; asimismo, la manipulación por un tercero de las piezas garantizadas puede invalidar la garantía.

8.° En todo taller deben existir «Hojas de Reclamaciones», donde usted puede hacer constar su disconformidad. Con estas «Hojas» debe presentar la reclamación ante la autoridad de Consumo.



El precio/hora es libre para cada taller, pero es obligatorio que esté expuesto al público.



El taller debe exponer en lugar visible la placa de su especialidad, horario, lista de precios y derechos del consumidor

piezas, sustitución de piezas por otras defectuosas, negativa a entregar las piezas viejas sustituidas, facturación superior a la presupuestada sin avisar (esto se agrava cuando el taller hace valer sus derechos de no entregar el coche al amparo del artículo 1.600 del Código Civil), reparaciones no autorizadas, importe de los recambios superior al precio señalado en catálogo, desperfectos en el vehículo durante la estancia en el taller, diagnósticos erróneos, negativa a hacer factura o recibo, negativa a detallar la reparación efectuada, intrusismo o falta de licencia, ausencia de datos obligatorios en las hojas de reparación (si falta el kilometraje al entrar en el taller, por ejemplo, nunca se podrá exigir la garantía de los 2.000 kilómetros), mala calidad del trabajo, sobre todo en chapa.

INSPECCIONES: CORRECTOS SOLO EL 10 POR 100

Precisamente, estas irregularidades coinciden con las detectadas por los respectivos Servicios de Consumo de la mayoría de las Autonomías, que han realizado ya campañas —unas informativas y otras propiamente de inspección— y que reflejan un alto índice de incumplimiento de la normativa. Fueron visitados 6.689 talleres, de los que 5.988 tenían alguna irregularidad, lo que representa un 89,52 por 100 de talleres con funcionamiento anómalo. Por otra parte, el número de fallos detectados asciende a 63.742, lo que representa una media de 10,64 irregularidades por taller (ver cuadro).

«*Andalucía* no ha participado en esta campaña porque estábamos pendientes de desarrollar un Decreto andaluz, aunque pensamos hacer campañas informativas a finales de año, junto con Industria y las Asociaciones de Consumidores», según Francisco Dávila, del Servicio de Inspección del Consumo de la Junta de Andalucía.

Para Francisco Vera, de la Diputación General de *Aragón*, «nos encontramos en una fase de puesta a punto y hemos realizado una labor de asesoramiento más que de inspección, por lo que los datos se refieren a controles periódicos habituales, aunque haremos próximamente una campaña de inspección». Considera que el cliente del taller está bajo de conocimientos, no sólo de sus derechos, sino de lo que tiene que hacer cuando tiene problemas. Asimismo, «para que la legislación de talleres resulte eficaz es necesario que entren en funcionamiento los talleres de diagnosis, con una ma-

quinaria específica que no tienen las ITV y que servirían para hacer peritajes de las denuncias».

De los aproximadamente 1.800 talleres existentes en la Comunidad Balear, fueron inspeccionados 105, de los que solamente dos cumplían la normativa. Por su parte, Armando Saavedra, de la *Comunidad Canaria,* ha señalado a esta revista que están incidiendo continuamente en el tema de talleres, aunque no se ha hecho una campaña expresa. «No obstante, imponemos sanciones considerables y aleccionadoras.»

En *Cantabria* se encuentran en plena campaña inspectora y los datos facilitados se refieren únicamente a la ciudad de Santander. Aproximadamente entre el 8 y 10 por 100 de las reclamaciones se refieren a talleres.

Mientras en *Castilla-La Mancha* el porcentaje de talleres con irregularidades (entre los visitados) es del 50,18 por 100, en *Castilla y León* se eleva al 90,68 por 100, con una media de 17,62 anomalías por taller.

En *Cataluña* han realizado una campaña informativa en la que —aseguran— «se ha detectado un buen nivel de cumplimiento».

Las inspecciones realizadas en *Extremadura* lo fueron durante 1985 y 1986, aunque por el elevado índice de talleres irregulares —83,85 por 100— piensan efectuar próximamente una campaña.

La campaña realizada en *Galicia* fue anterior a la entrada en vigor de la nueva normativa y se orientó «casi exclusivamente a talleres piratas o que no habían sido objeto de inspecciones anteriores», según Luciano Carracedo, de la dirección general de Consumo de la Xunta, que considera que el usuario no está concienciado y los encargos de reparación se hacen de manera informal, sin presupuesto, etcétera. Durante 1987 se realizaron 49 consultas sobre talleres, con 29 reclamaciones y 35 denuncias que se materializaron en sendos expedientes sancionadoras por valor de 940.000 pesetas.

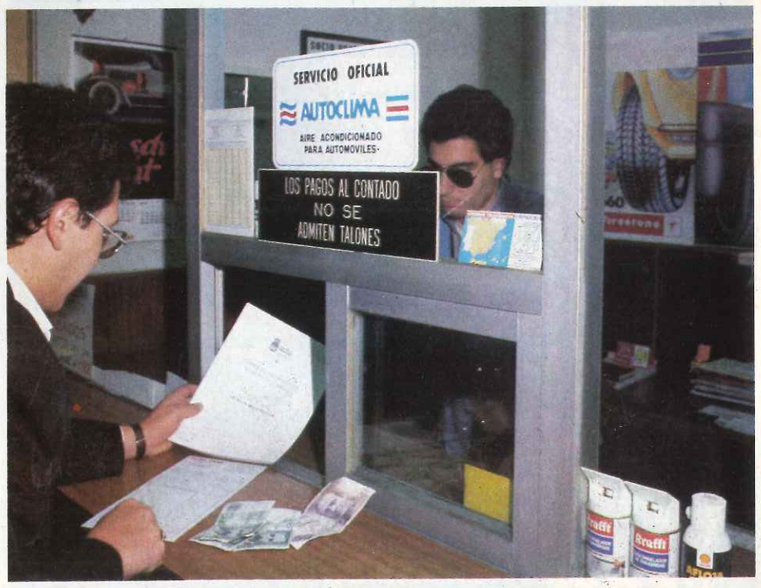
En la *Comunidad de Madrid,* durante 1987, se tramitaron 623 denuncias (498 en la sección de información, de las que 317 se han resuelto satisfactoriamente y en 181 no se ha llegado a un acuerdo). Las 125 denuncias restantes se tramitaron en la sección de inspección.

Según Miguel A. Lezau, de la Diputación de *Navarra,* «se han hecho inspecciones puntuales, pero, por la escasez de medios y por atender otras necesidades, no hemos podido hacer una inspección global que sí se hará próximamente».



El sector de talleres de automóviles es el más denunciado en los servicios de consumo, sobre todo por precios abusivos, reparaciones deficientes, etcétera. Todos deben disponer de hojas de reclamación





Antes de pagar la factura, compruebe que la reparación es satisfactoria. Exija las «Hojas de reclamaciones» si no está de acuerdo.

En el *País Vasco* han realizado una campaña informativa que ha detectado un porcentaje del 100 por 100 de talleres visitados con irregularidades. Probablemente a finales de año se iniciará una campaña de inspección. Estos datos y las 2.528 reclamaciones presentadas en las OMIC y en la Comunidad hacen pensar a uno de los responsables de Consumo —Manuel Valín— que «el sector está francamente mal».



Las decisiones de los tribunales arbitrales, a los que taller y cliente pueden someterse voluntariamente, son de obligado cumplimiento.

En parecidas circunstancias se encuentra *Asturias,* mientras que *Murcia* no ha realizado campaña inspectora, aunque se han mantenido reuniones con los presidentes de asociaciones para informar sobre la nueva legislación.

En *La Rioja* harán esa campaña durante el tercer trimestre, aunque ya realizaron la fase informativa. Según Felipe García Jalón, «es el sector con más reclamaciones, junto con el de alimentación». La inspección en la Comunidad de *Valencia* se realizó el pasado mes de octubre y el número de talleres con irregularidades, aunque sigue siendo alto (58 por 100), baja respecto a la media.

Siete Juntas de Arbitraje funcionan en España en fase experimental

Hacia un sistema arbitral

La Ley General 26/1984, de 19 de julio, para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, establece la instauración de un sistema arbitral de consumo que, sin formalidades especiales, atienda y resuelva con carácter vinculante y ejecutivo las reclamaciones y quejas de los usuarios en su relación con las empresas. Se excluyen de este sistema las cuestiones relacionadas con intoxicación, lesión, muerte, o existan indicios racionales de delito.

Las primeras juntas fueron constituidas en mayo de 1986 y en la actualidad, de forma experimental, funcionan las Juntas de Badalona (Barcelona), Madrid, Valladolid, Huelva, Sestao (Vizcaya), Albacete, Zaragoza y Murcia. Salvo la última, encuadrada en los Servicios de Consumo de la Comunidad Autónoma de Murcia, las anteriores dependen de los respectivos Ayuntamientos y, en concreto, de las Oficinas Municipales de Información al Consumidor (OMIC).

Según Carmen Torrent, secretaria de la Junta de Badalona, «este sistema ya viene funcionando en otros países y, en el caso de España, la Administración es totalmente neutral, ya que sus administrados son tanto los consumidores como los empresarios». El tribunal de arbitraje lo componen un presidente (representante del Ayuntamiento), un vocal (representante del sector empresarial del gremio correspondiente) y un segundo vocal (representante de los consumidores). La Junta trata de mediar para que ambas partes se pongan de acuerdo y, de no ser posible, siempre que se sometan expresa y voluntariamente al tribunal arbitral, argumentarán sus razones ante el mismo. El presidente, después de escuchar a ambas partes, así como el criterio de sus representantes, dictará un laudo de obligado cumplimiento.

Las organizaciones empresariales y asociaciones que aceptan someterse al sistema disponen de un distintivo oficial (ARC) expuesto al público, que ofrece al usuario la garantía de que el establecimiento al que acude va a aceptar, en caso de conflicto, el dictamen del órgano arbitral.

De los 650 casos que se presentaron en las Juntas de Arbitraje durante 1987, en 208 hubo conciliación, mientras que en 59 se tuvo que dictar laudo; 245 fueron archivados y 138 se hallan en tramitación. Es significativo señalar que los laudos reparten la razón, aproximadamente en un 50 por 100, entre reclamante y reclamado.

En lo que respecta a temas relacionados exclusivamente con los talleres de reparación, según datos facilitados por el Instituto Nacional del Consumo, en la Junta de Albacete hubo dos conciliaciones, un laudo (a favor del reclamado), en otro caso no se aceptó el arbitraje, dos tienen pendiente el arbitraje y seis han hecho petición de arbitraje. En Murcia se han presentado seis reclamaciones y ha habido dos conciliaciones. En Badalona, Sestao y Zaragoza no se han presentado reclamaciones. En Huelva ha habido ocho peticiones con dos laudos y dos conciliaciones. Y, por último, en Madrid se presentaron 25 reclamaciones.



Algunas financieras de automóviles, según Consumo y la UCE

Ofrecen publicidad «falsa o engañosa»

Que determinadas entidades financieras pueden ofrecer en el mercado actual dinero «más o menos barato» para la adquisición de cualquier bien, por ejemplo, para la compra de un coche, era algo que sabían muchos, aunque no todos los usuarios. Que las financieras de automóviles, que facilitan y agilizan todo el papeleo, pueden estar ofreciendo publicidad «falsa o engañosa» y que esto lo diga el presidente del Instituto Nacional de Consumo, César Braña, apoyado en estudios rigurosos, es poner un problema realmente serio sobre la mesa. Tan serio que una organización de consumidores, la Unión de Consumidores de España, ya ha puesto una denuncia contra una casa comercial, la Citroën, «por ofrecer publicidad engañosa que induce a error a los consumidores y, como tal, debería ser perseguida y sancionada como fraude». Según Consumo, con la Ley de Publicidad en vigor el asunto podría terminar en los tribunales.

El estudio al que se refiere el Instituto Nacional de Consumo cuando realiza sus acusaciones se refiere al realizado por sus agentes de inspección durante el pasado mes de febrero, mes en el que se visitaron distintas financieras de automóviles sin identificarse como tales, con el fin de comprobar lo que éstas ofrecían a sus clientes. En estas financieras, que podríamos llamar «oficiales» de las marcas, se comprobó que la publicidad giraba en torno a tres aspectos fundamentales y que sirven de *«gancho»* para atraer a la clientela: bajo coste, entrada mínima y largo tiempo para el pago y precio aplazado. Sin embargo, a juicio del INC, «en realidad la entrada mínima y el plazo máximo vienen determinados por la normativa vigente y, por tanto, no se ofrecen como especial atractivo publicitario. La entrada mínima ha de ser del 10 por 100 del valor del vehículo y el plazo máximo cuarenta y ocho meses, según el artículo 2.1 del Real Decreto 2641/85, de 18 de diciembre.

Según el documento de Consumo, «donde sí se hace hincapié y hay una verdadera batalla de cifras, es en la publicidad relativa a los intereses. Es necesario, por tanto, tener en cuenta algunos aspectos específicos del recargo que cobran las entidades financieras. Estas utilizan un procedimiento de sistema de recargo, denominado tipo de interés «flat», o más sencillamente, sistema de tirón, que consiste en que el tipo de interés fijado se aplica sobre la totalidad del nominal a lo largo de toda la vida del contrato. No obstante, las entidades de financiación están obligadas a dar a conocer el coste efectivo; además, deberán facilitar al cliente información detallada de los costes de la operación».

Esta información al consumidor debería recoger, de forma separada, los siguientes conceptos, según marca la Orden del Ministerio de Economía y Hacienda de octubre de 1981:

- El tipo de interés anual o la tasa de recargo por aplazamiento.
- Las comisiones por operaciones y servicios financieros, con indicación concreta de su concepto.
- El corretaje de intervención de fedatario público, si lo hubiere, según los aranceles vigentes.
- Los impuestos que gravan la operación y corresponden al cliente.

ANTICIPOS

Por lo que respecta a otro apartado de estas operaciones, el referido a la posibilidad de anticipar la amortización de parte de la cantidad financiada, «la información que se desprende de los datos recogidos es básicamente carente de uniformidad». Sin embargo, la INC interpreta que «al ser aplicada una tasa de recargo podría pensarse que la amortización anticipada, al eliminarse la cuota correspondiente a intereses,





César Braña, director general del Instituto Nacional de Consumo.

beneficiaría al comprador. No parece ser ésta la realidad; en algunos casos se señala recuperación parcial de intereses, en otros, cobro de un recargo, etcétera».

Finalmente, el Instituto, en el informe dado a conocer por César Braña, señala que «salvo en los casos específicos de "promoción", el precio de la financiación oscila entre un 19 y un 24 por 100, según marca y modelo» y que el número de pagos anuales se suele corresponder con los meses del año, aunque hay ocasiones en que existen pagos dobles en un mismo mes», lo que eleva el número de los mismos a 14 anuales. «Igualmente se asegura en el INC que la generalidad de las entidades financieras aseguran no imponer la compañía de seguros, seguro que representa un coste adicional que el posible comprador habrá de considerar», y que «tanto los gastos complementarios (matriculación, tasa municipal, gastos financieros, placas de matrícula, etcétera), como los originados por accesorios, no son generalmente financiados, y, por tanto, suponen un desembolso al contado».

Para César Braña, director del Instituto Nacional del Consumo, «la información que se da al usuario es muy confusa e insuficiente y no se le dan los elementos suficientes como para que se pueda hacer el cálculo exacto de la operación». A su juicio, la mayoría de los compradores de automóviles utiliza la vía de estas financieras para adquirirlos, pero aseguró que «es más rentable pedir créditos a un banco, se ahorra otros gastos».

La primera denuncia

José Domingo Castalla, secretario general de la Unión de Consumidores de España, presentó el pasado 18 de abril una denuncia contra la casa Citroën «por ofrecer publicidad engañosa que induce a error a los consumidores y, como tal, debería ser perseguida y sancionada como fraude, según establece el artículo 8.3 de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios», según señala el encabezamiento de la denuncia presentada en el Instituto Nacional del Consumo y en la propia Comunidad Autónoma de Madrid. El artículo 8, al que se refiere la denuncia, señala que «la publicidad ha de ser verdadera. Si engaña o es falsa, es un fraude».

El texto íntegro de la denuncia presentada por la UCE es el siguiente:

Un anuncio de la casa Citroën que recientemente está apareciendo en los distintos medios de comunicación, bajo el título «Citroën baja al 4,7 por 100», ha sido analizado por la Unión de Consumidores de España, por considerar que su exposición no reúne los requisitos de concreción, claridad y sencillez que exige el artículo 10.1a) de la Ley General de Defensa de los Consumidores y Usuarios, para la oferta, promoción o venta de productos o servicios, de dicha oferta, y siendo, por tanto, una publicidad que, si bien no puede considerarse absolutamente falsa, por cuanto dice lo que el interesado tendrá que pagar, sí que es a todas luces *engañosa,* por cuanto claramente induce a error.

Dichas aseveraciones tienen su fundamento en los siguientes motivos:

— «Citroën baja al 4,7 por 100» reza el anuncio. Pero este 4,7 por 100 que se anuncia, ¿a qué se refiere? ¿Al interés anual? ¿A qué clase de interés?

No se establece claramente qué es ese 4,79 por 100, si es *interés real*, y si así es, si es mensual, trimestral, semestral o qué.

Lo cierto es que calculando el tipo de interés que supone hacer los pagos en la forma establecida nunca da ese 4,7 por 100 de interés real, que es lo que aparentemente se ofrece, y, muy por el contrario, el interés que resulta en las fórmulas de pago propuestas es el siguiente:

Para el caso del AX 11 RE

— Pagando durante doce meses 58.089 pesetas cada uno, el interés real que se estará aplicando será de un 8,91 por 100 anual.

— Si se paga en veinticuatro meses, a 30.792 pesetas, el interés real aprobado será de un 10,72 por 100 anual.

— Si se paga en treinta y seis meses, a 22.239 pesetas, el interés real aplicado será del 13,12 por 100 anual.

— Si se paga en cuarenta y ocho meses, a 18.031 pesetas, el interés real aplicado será del 14,38 por 100 anual.

Lo mismo ocurriría en el caso del BX Leader. En ningún caso el interés real aplicado es el 4,7 por 100 anual, que parece ser lo que se ofrece, si bien en ningún momento se especifica lo que realmente es.

Por los motivos expuestos, denunciamos la actuación de la casa Citroën, por ofrecer una publicidad engañosa, al no coincidir los propios términos expresados en su oferta y exigimos la paralización inmediata de dicha publicidad.

Asimismo, solicitamos que la Administración tome las medidas oportunas para exigir a la casa Citroën que haga una campaña publicitaria con la misma extensión que la actual campaña engañosa, informando del error producido, y corrigiendo los términos de la oferta lanzada, de forma que no induzca a error a los condumidores.

Teléfono de información

El Instituto Nacional del Consumo ha puesto al servicio del consumidor un número de teléfono en el que cualquier persona interesada en el tema podrá recabar información sobre cualquier aspecto relacionado con este asunto. Las personas que llamen desde fuera de Madrid deberán marcar previamente el 91 de prefijo. El teléfono mencionado es el

431 18 36. Ext. 175.

Las financieras contraatacan

«Una campaña inexacta y confusionista»

La reacción a la denuncia de la Unión de Consumidores de España y el propio Instituto Nacional de Consumo no se ha hecho esperar. Para José María del Rey, secretario general de la Asociación Nacional de Entidades Financieras (ASNEF), *«no nos preocupa la posibilidad de que los usuarios nos lleven a los tribunales por publicidad engañosa, porque no la hacemos; lo que me inquieta es que las financieras están vendiendo dinero por debajo de su coste oficial. Nosotros hemos denunciado la publicidad engañosa en otras ocasiones, ya que quien diga que puede vender un coche a plazos sin entrada está contraviniendo la ley. Esta otra denuncia es pura demagogia, porque se emplea siempre el crédito "flat". Y aplicar un 14,18 por 100 en cuatro años es regalar dinero. Y cuando se habla del 4,7 por 100, el comprador debe saber que eso es interés "flat". Y esa campaña parece más bien publicidad de los bancos. Y está claro que si se aplica un 4,75 por 100 se está regalando el dinero, porque eso convertido en dinero bancario sale a más del 8,91 por 100. Además, en el contrato aparece el coste real y no hay engaño ninguno».*

De similar opinión es José Sardón, del Departamento de Marketing de Renault-Financiaciones, para quien todo esto *«es inexacto y tendente a confundir al consumidor final. Nuestras campañas no hablan de tipo de interés, sino de tasa de recargo por aplazamiento. Si engañásemos a alguien, ya habría tomado medidas la Dirección General de Política Financiera, por donde pasan todos nuestros anuncios. Y aparte de esto, en los contratos de financiación indicamos claramente el tipo de interés real que aplicamos al cliente».*

Citroën mantiene tesis paralelas. Así, para un portavoz de relaciones externas de la casa francesa, *«al pie de todos nuestros anuncios figura la autorización del oportuno Ministerio, por lo que no cabe ningún tipo de falseamiento. Estamos dentro de la más absoluta legalidad».* Fuentes de la marca Peugeot consultadas por TRAFICO insistieron en que *«los anuncios de las financieras sobre tal o cual tipo de interés han recibido previamente el visto bueno de la Administración. Y en esta casa no se hace publicidad engañosa».* Luis Cano, director del departamento de financiación para España de la firma alemana BMW Ibérica, comenta que *«somos ajenos a todo eso, porque tenemos concesionarios a los que dejamos esos asuntos. No entramos en la multiplicidad de ofertas que hay, aunque planeamos para el futuro la creación de una compañía de financiación y "leasing". Y en publicidad no creo que nadie se atreva a decir falsedades. La nuestra es tremendamente veraz: reflejamos prestaciones probadas y consumos homologados. Que digan que se falsean datos en los anuncios me parece algo muy fuerte».* En este sentido, el director general de Fiseat (la financiera de Seat), Manuel García Moreno, afirma que *«se han vertido juicios de valor que distorsionan la realidad. Allá ellos con lo que digan. Pueden cuestionar el léxico, pero no la legalidad. Puede que el comprador se llame a engaño si no es técnico en la materia y confunda tasa de recargo con tipo de interés. Porque la opinión pública parece haber asumido más la tasa de recargo, pero sin tener en cuenta la amortización. Nuestros mensajes no son ambiguos, si acaso están condicionados por el marketing, que busca impactar. Pero lo que decimos en publicidad se atiene a la realidad».*

Un portavoz autorizado de Ford España ahondó en la cuestión: *«La noticia es tan inexacta y peculiar que preferimos no comentarla. Pero Ford Credit cumple a rajatabla la ley; los usuarios que firman el contrato saben perfectamente lo que les cuesta el coche al principio y al final. Y pensamos que nuestras fórmulas son competitivas».*

En opinión del consejero delegado de Fiat-financiera, Giorgio Zaglia, *«de cada diez coches vendidos, cinco se financian y de esos cinco los bancos financian dos y medio. Cada cliente que va a un concesionario tiene delante muchas tarifas de financiación privadas, de financieras, de bancos..., y es el cliente quien escoge la que más le conviene. Hace años quizá se podía hablar de un cierto monopolio de las financieras, pero hoy día hablar del cliente como de una víctima es faltarle al respecto. Máxime cuando el Ministerio no da autorización para que una financiera se anuncie en publicidad si no se hace constar el precio al contado, el total de recargo y el total final».*

J. G. R.

Con la Ley de Publicidad

Algunas podrían ser demandadas

Los mensajes publicitarios analizados por el Instituto Nacional del Consumo tienen una serie de características, de las cuales las más señaladas son, a su juicio, «la falta de transparencia de los mismos y, como consecuencia de esto, el peligro de que puedan inducir a una elección equívoca al consumidor». De los ejemplos analizados por el INC se deduce que «este tipo de publicidad no es suficientemente orientativa», afirmación que se fundamenta en las siguientes notas, comunes a todos los anuncios:

— Atracción visual, mediante el tipo de letra utilizada en los mensajes publicitarios —grosor y tamaño de las letras—, según la idea fundamental o accesoria con la que se quiera captar a los potenciales compradores.

— Información insuficiente, en cuanto a conceptos necesarios, para que el consumidor conozca de forma fehaciente el verdadero coste de la operación que desea realizar, hecho que conlleva la imposibilidad de comparar entre sí las distintas ofertas publicitarias.

Para César Braña, «si estuviera en vigor la Ley de Publicidad, habría suficientes elementos como para que cualquier asociación de consumidores o usuarios hubiera podido recurrir a los tribunales por publicidad engañosa o falsa».

CONDICIONES DE COMPRA

Modelo	Precio al contado incluy. IVA (33 %) y transporte	Entrada	Financiación					Transformación de un millón financiado a 2, 3 y 4 años	Gastos complementarios
			Documentación necesaria para la financiación	Tasa de recargo %	Tipo de interés %	Cuota de amortización a 2, 3 y 4 años	Ent. + financ.		
Peugeot 505 GL	1.955.934	955.934	• La financiación se hace mediante recibos • DNI • Nómina • Escritura	4,5 (2 años) 6 (3) 7,25 (4)	8,68 11,59 13,91	2 45.451 3 32.778 (P) 4 26.375	2.046.753 2.135.942 2.245.934	1.090.824 1.180.008 1.290.000	Matri. 17.500 TM 10.687 GF 1,25 % del capital financiado
Peugeot 205 GT	1.396.537	mediante recibo 396.537	• La financiación se hace • • DNI • Escritura	9,95	19	2 49.958 3 36.069 4 29.125	1.595.529 1.695.021 1.794.537	1.198.992 1.298.484 1.398.000	Matri. 17.500 TM 4.556 GF 1,29 % del capital financiado
Renault 5 GTL 3p	1.134.879	134.879	• DNI • Nómina • Escritura • Aval	10,8	21,34	2 50.652 3 36.309 4 30.164	1.350.527 1.463.603 1.582.751	1.215.648 1.328.724 1.447.872	Matri. 14.453 TM 4.556 GF 1,25 % nominal prestado PM 2.547
Renault 11 TSE	1.492.915	492.915	• DNI • Nómina • Escritura • Aval	7,5	14,70	2 47.915 3 34.078 (P) 4 27.233	1.642.899 1.719.723 1.800.099	1.149.984 1.226.808 1.307.184	Matri. 14.453 TM 4.586 PM 2.547 GF 12.500
Ford Fiesta Ghia 1.4	1.117.900	111.790	• DNI • Justificante ingresos • Aval	10,95	21,7	2 50.935 3 37.044 4 30.393	1.334.230 1.445.374 1.570.654	1.215.016 1.325.485 1.450.004	GF 14.000
Ford Sierra GL 2.0	1.872.500	872.500	• DNI • Justificante ingresos • Aval	10,75	21,20	2. 50.625 3 36.819 4 30.208	2.087.500 2.197.984 2.322.484	1.215.000 1.325.484 1.449.984	GF 14.000
Seat Málaga 1.5 GL	1.356.334	356.334	• DNI • Nómina o certificado ingresos • Informe familiar • Aval	12	23,44	2 51.557 3 37.777 4 30.833	1.535.342 1.716.306 1.836.318	1.240.008 1.359.972 1.479.984	Matri. 22.400 TM 4.556 GF 10.000
Seat Ibiza 1.5 2p GLX	1.332.128	332.128	• DNI • Nómina o certificado ingresos • Informe familiar • Aval	12	23,44	2 51.667 3 37.777 4 30.833	1.572.136 1.692.100 1.812.112	1.240.008 1.359.972 1.479.984	Matri. 19.040 TM 4.586 GF 10.000
Seat Ibiza 1.5 GLX 3p	1.350.758	350.758	• DNI • Nómina • Informe familiar • Aval	12	23,44	2 51.667 3 37.777 4 30.833	1.590.766 1.710.730 1.830.742	1.240.008 1.359.972 1.479.984	Matri. 19.040 TM 4.423 GF 10.000
Alfa Romeo 33 1.5	1.601.095	350.000	• DNI • Nómina • Escritura • Declaración renta	10,8	15,90	4 25.600 (P) 5 5 pagos 1 pago de 350.000	2.108.000	1.405.169	Matri. 22.000 Incluye TM de 1 año
Alfa Romeo 75 1.8	1.905.595	Financ. el total por el banco	• DNI • Nómina • Escritura • Declaración renta	8,8	17,50	2 93.484 3 67.268 4 54.334	2.243.616 2.421.648 2.608.032	1.177.383 1.270.809 1.368.618	Matri. 27.000 GF 24.700
Citroën AX	1.029.212	102.921 + 100.000 ptas. de oferta	• DNI • Justificante ingresos	12,25	23,70	2 42.864 3 31.388 (P) 4 25.649	1.131.657 1.232.889 1.334.073	1.245.004 1.367.518 1.489.974	Matri. 12.000 TM 4.500
Fiat Uno 70 SX	1.410,515	410.515	• DNI • Nómina • Escritura • Declaración renta	10,5	19,90	2 50.000 3 36.352 4 29.525	1.610.515 1.719.187 1.827.715	1.200.000 1.308.672 1.417.200	Matri. 20.000 Incluye tasa municipal 1 año
Lancia Prisma Simbol	1.998.990	998.990	• DNI • Nómina • Certificado de ingresos • Escritura	11	20,74	2 50.408 3 36.656 4 29.900	2.208.782 2.318.606 2.434.190	1.209.792 1.319.616 1.435.200	Matri. 20.000 GF 8.000
Volvo 360 GLE	2.703.300	405.570	• DNI • Nómina • Escritura	11,5	22,32	2 118.267 3 85.862 4 69.430	3.243.978 3.496.602 3.738.210	1.235.309 1.345.255 1.450.405	Matric. 22.558 Incluye tasas municipales 1 año
BMW 318i 4p	2.857.422	1.157.422	• DNI • Nómina • Declaración renta	9,16	17,81	2 83.644 3 60.187 4 48.615	3.164.878 3.324.154 3.490.942	1.180.856 1.274.548 1.372.659	Matri. 27.200 GF 32.500
Opel Kadett LS 1.6	1.521.734	152.175	• DNI • Nómina	11	21,45	2 69.619 3 50.598 4 41.087	1.823.031 1.973.703 2.124.361	1.219.996 1.330.011 1.440.008	No figura
Opel Corsa GL 1.2	1.216.518	121.652	• DNI • Nómina	11	21,45	2 56.656 3 40.449 4 32.845	1.457.396 1.577.816 1.698.212	1.220.006 1.329.993 1.439.957	No figura

(Fuente: Instituto Nacional del Consumo.) Matri.: Matriculación. TM: Tasa Municipal. GF: Gastos Financiación. PM: Placas Matrícula.



Obsérvese el tamaño de las letras que se utilizan como reclamo. (Ofrecimiento de un 40 por 100.)

El ahorro de más del 40 por 100, ¿es del valor del coche?

Continuando la lectura se advierte que el 40 por 100 es sobre la tasa de recargo.

Si el precio aplazado fuese de 1.000.000 de pesetas, Ford no le ofrecería un ahorro de 400.000 pesetas, sino un 40 por 100 sobre la tasa de recargo, que es otra cosa bien diferente.

Para disfrutar de estas ventajas (plazo máximo de 36 meses), el futuro cliente deberá aportar un 20 por 100 de entrada.

En el anuncio no figura la aprobación de la DGTPF. No se señalan, como exige la Ley 50/1965, de 17 de julio, los precios al contado y los precios finales aplazados.

TRES EJEMPLOS



Este es un caso claro de contrastación de la publicidad ofrecida con la realidad puesta de manifiesto en un contrato.

FISEAT, al romper 4 letras, reparte el importe total del préstamo en 44 letras, resultando cada una a 29.292 pesetas.

El importe total del préstamo (1.288.848 pesetas), dividido en los 48 plazos, da la cantidad de 26.851 pesetas.

Luego la rotura de letras no supone una disminución del importe total, siendo, por tanto, un caso claro de publicidad engañosa.



En este caso, se resalta un 0 por 100 de interés, sobre el que habría que hacer las siguientes matizaciones:

Este 0 por 100 de interés es sólo para el caso de que la financiación sea a un año con un 10 por 100 de entrada. Suponiendo el precio de venta al público del anuncio anterior.

PVP: 1.903.900 pesetas.

Entrada 10 por 100: 190.390 pesetas.

Capital financiado: 1.713.510 pesetas.

12 mensualidades de: 142.792,5 pesetas.

El anuncio oculta, induciendo a un posible error, el precio al contado, lo que en el caso de un capital financiado de 1.000.000 de pesetas, a 4 años, implicaría una entrada de 903.900 pesetas, lo que significa un 47,4 por 100 del valor del coche.

MUESTREO SOBRE PUBLICIDAD PARA FINANCIACION DE VEHICULOS

Anunciante	Medio	Fecha	INFORMACION NECESARIA					
			Aprobación DGTPF	P.V.P. contado	Entrada	Imp. total venta aplazada	Tasa recargo	Interés real
Citroën financ.	«ABC»	17-2-88	SI	NO	NO*3	NO	NO	NO
Peugeot Talbot	«El País»	21-11-87	NO	NO	SI	SI	NO	NO
Renault financ.	«ABC»	11-3-88	NO	NO	NO	NO	NO*1	NO*1
Fiseat	«Diario 16»	6-2-88	SI	SI	SI	SI	NO	NO
Citroën financ.	«El País»	11-3-88	SI	SI	SI	SI	NO	NO
Fiseat	«ABC»	25-11-87	SI	SI	SI	SI	NO*2	NO*2
Peugeot	«Diario 16»	9-3-88	SI	NO	NO*3	NO	SI	NO
Ford	«El País»	14-2-88	NO	SI	NO	NO	NO	SI
Renault financ.	«ABC»	26-2-88	SI	SI	SI	SI	NO	NO
Ford*4	«Ya»	16-12-87	NO	NO*4	NO*4	NO*4	NO*4	NO*4
Peugeot Talbot*5	«ABC»	9-12-87	SI	SI	SI	SI	NO	NO

*1: El anunciante señala: «... además de esperarle una financiación especial del 6,9 por 100 durante el primer año». Sin especificar si es tasa de recargo o tipo de interés.

*2: No indican ni la tasa de recargo ni el interés. Además señalan que el primer año no tiene intereses. La financiación a dos, tres y cuatro años la indican en pesetas totales. El 10 por 100 de la entrada anunciada es incorrecto.

*3: El anunciante indica que la entrada será de un 10 por 100, de acuerdo con lo estipulado por la Ley 50/1965. Lo que no se indica es el PVP del vehículo, lo que induce a que esa mención al 10 por 100 sea una atracción visual para el consumidor falta de información básica o contenido.

*4: El anuncio es una promoción temporal ofrecido por la red de Concesionarios Ford. El anunciante indica que la entrada será del 20 por 100, pero no explicita el PVP ni la cantidad aplazada. El reclamo se fundamenta en la consecución para el consumidor en un ahorro y en un interés del 7,9 por 100.

*5: El anuncio es una promoción temporal. El anunciante fundamenta su oferta en una determinada cantidad mensual: «26.350 ptas./mes». Esta situación, en letra más pequeña es rectificada, puesto que los pagos serán «14 por año».

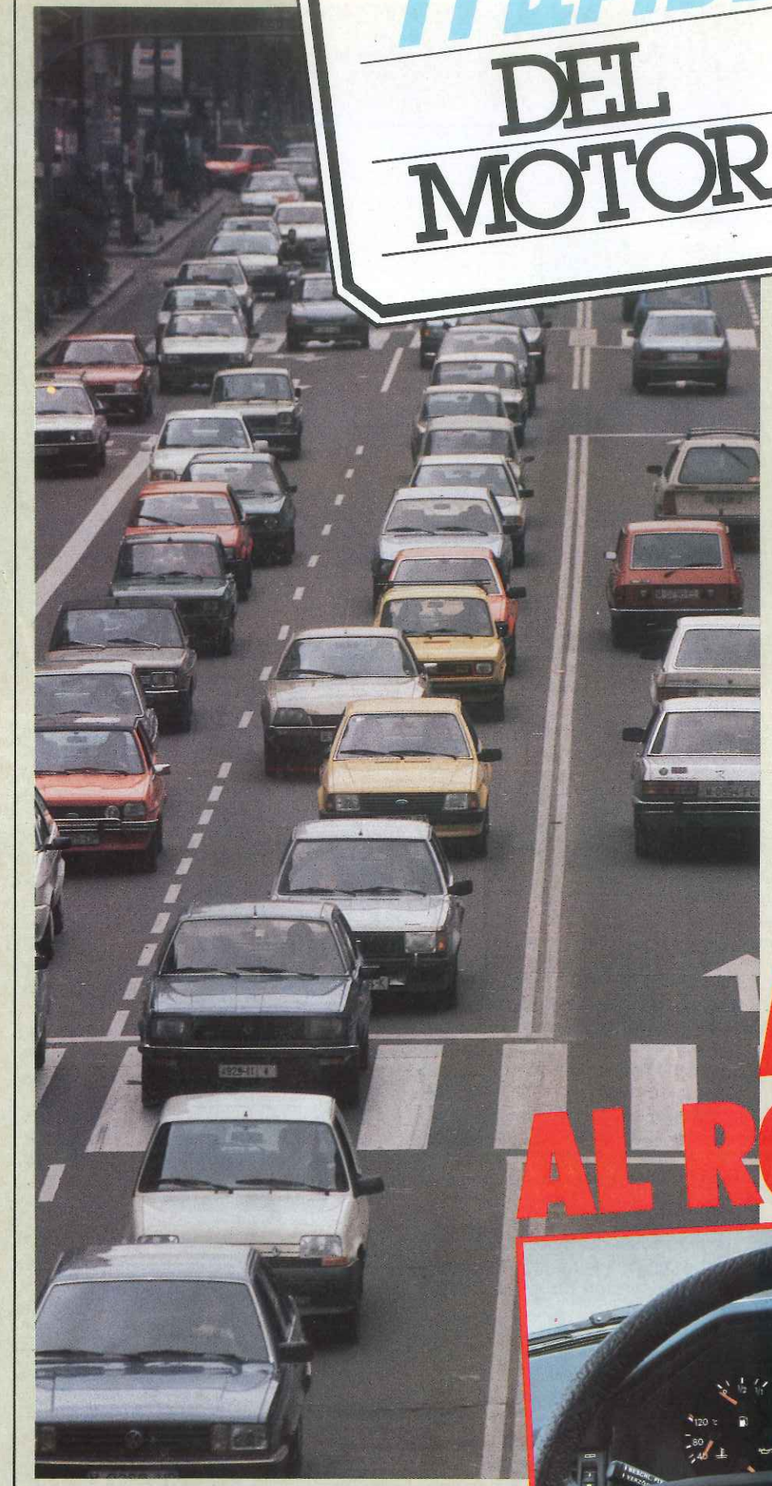
(Datos facilitados por el Instituto Nacional del Consumo.)

HUMOR

Por RAMON y PABLO



Tráfico DEL MOTOR



Las mejoras técnicas lo han reducido a su mínima expresión

Los adelantos técnicos y los materiales aplicados a la industria del automóvil han relegado al olvido la cuestión del rodaje en los vehículos nuevos. «No hay rodaje» o «nuestros coches ya están rodados de fábrica» son las respuestas más habituales al consultar en las principales casas fabricantes sobre esta cuestión. De hecho, el «rodaje» ha quedado reducido a unos kilómetros de precaución, con pequeños límites a las prestaciones del modelo que se van eliminando progresivamente, cuando no existe, como en el caso de Opel-General Motors.

ADIOS AL RODAJE



Lo normal es recomendar al cliente que, durante determinado número de kilómetros, vigile el «no pasarse» de revoluciones.

ADIOS AL RODAJE

Cuando llegó a España el «boom» del automóvil, con el popular «seiscientos», los rodajes de los coches eran larguísimos. Durante alrededor de 10.000 kilómetros, el coche tenía que circular, casi obligatoriamente por carretera, a unas velocidades limitadas, con paso de revisiones periódicas cada tres o cuatro mil kilómetros. Dados los materiales que entonces estaban a disposición de la industria del automóvil y los medios para fabricar las piezas, las partes mecánicas del motor solían salir de fábrica bastante desajustadas. De hecho, la función del rodaje era (y hoy en día se sigue haciendo, aunque no lo haga el comprador, sino el fabricante en un banco de pruebas) la de ajustar la mecánica del vehículo y, especialmente, las cajas de cambio. Pedro Gómez, del Departamento de Post-Venta de Citroën, explica los motivos: «Los rodajes eran tan larguísimos porque casi se hacían a mano; la mecanización no se calculaba tan perfectamente y había que ir ajustando casi artesanalmente las piezas que se iban desajustando con el paso de los kilómetros, con el calentamiento producido por el funcionamiento, por la lubricación, etcétera».

Si a cualquiera de los sufridos compradores del popular «seiscientos» de los años sesenta le hubiese dicho el vendedor, como a nosotros un portavoz de Opel-General Motors, que «no recomendamos ninguna limitación especial; el coche está ya para usarse a rendimiento normal», hubiera pensado, sin dudar, que el vendedor se había vuelto loco o había cogido una insolación.

RODAJE Y ARTESANIA

La función del rodaje era y es ajustar las partes que componen la mecánica del vehículo y, especialmente, de las cajas de cambio. «Por muy buena que sea la mecanización en la actualidad —señala Prius, de Seat—, siempre quedan pequeñas rugosidades al fabricar las piezas. Estas rugosidades son las responsables de que no haya un ajuste perfecto». Anteriormente, como señala el mismo portavoz de Seat, el rodaje «era unas precauciones debidas a los materiales que se utilizaban, fundamentalmente para que los cilindros se ajustasen y evitar un rozamiento indebido imputable a esas rugosidades o a la dilataciones de los materiales por el calentamiento».

En cualquier caso, antes los ajustes se hacían casi artesanalmente. Después de forzar el coche hasta un determinado punto y de recorrer una serie de kilómetros, el mecánico procedía a ajustar las partes que se habían desajustado. Como señala Pedro Gómez, de Citroën, «la mecanización no se calculaba tan exactamente como ahora y había que ir ajustando casi artesanalmente las piezas».

En la actualidad, con los materiales más perfeccionados y con las modernas técnicas de diseño y fabricación de piezas, el rodaje es prácticamente inexistente. La mayor parte de los modelos son probados por los fabricantes, bien en banco de rodillos, bien en pista de pruebas; la segunda modalidad está desplazando hoy en día a la primera, debido a ventajas técnicas. Por ejemplo, en Citroën todos los vehículos se prueban en pista y, además, una serie de vehículos hace una prueba más en profundidad, en función de un muestreo basado en el volumen de fabricación y ventas, llegando a realizar hasta 500 kilómetros, controlando otras características suplementarias.

PERIODO DE ADAPTACION

Cuando el cliente compra un automóvil, aún le queda un período de adaptación que, casi por cuestiones de añoranza, se llama «rodaje». Este ha quedado reducido, en la práctica, a un recorrido de precaución para garantizar la perfecta lubricación de todas las piezas. Según el citado portavoz de Citroën, «se hace más por precaución, o porque pueda haber un sobrecalentamiento en verano, que por verdadera necesidad. Yo estoy convencido de que el conductor de un coche nuevo no respeta los consejos que se le dan y no pasa nada, aunque es recomendable seguirlos».

Una vez vendido el vehículo, la mayoría de las empresas fabricantes suministran, junto a la documentación, unas especificaciones para estos primeros kilómetros. Hasta la primera revisión, que suele fijarse entre los 1.500 ó 2.000 kilómetros iniciales, algunos modelos utilizan un aceite algo más denso o, al menos, un filtro más tupido «para recoger cualquier impureza que pudiera haber entre las piezas de la mecánica». Las rugosidades que inevitablemente quedan en las piezas, saltan durante el roce producido por la marcha. Para evitar rozamientos indebidos, el aceite las arrastra y quedan recogidas en el filtro tupido.

Normalmente, las precauciones que se recomiendan son coincidentes en casi todos los modelos. «Se recomienda al cliente —señala Pedro Gómez— que mientras el vehículo no esté totalmente rodado (y entendemos que no lo está hasta que se hacen unos 5.000 kilómetros) circule sin sobrepasar unas determinadas revoluciones, o kilómetros/hora, en función del modelo». Pedro Gómez ofrece, sólo a aquellos clientes que se lo solicitan, un consejo adicional consistente en «ir circulando a un determinado número de vueltas (revoluciones) durante un tiempo, bajar de revoluciones e intentar volver a subirlas». Con esto se consigue probar las reacciones del automóvil y, además, una lubricación idónea de las piezas del motor. Este método y el ir exigiendo al motor mayores prestaciones paulatinamente, tratan de combatir lo que técnicamente se denomina «motor vago»; este defecto consiste en que las piezas, por falta de uso o por no pedirles prestaciones, pierden elasticidad y, cuando se les requiere la prestación debida por primera vez, les cuesta mucho ofrecerla.

Lo ideal es realizar el rodaje en carretera, ya que en marchas continuas y prolongadas se alcanzan las temperaturas y comportamientos ideales para el motor del vehículo. No obstante, hoy en día las mecánicas salen tan ajustadas de fábrica que el rodaje en ciudad es perfectamente viable, salvo las molestias o pequeñas averías que puedan producirse por no alcanzar la temperatura correcta (por ir sólo de casa al trabajo en coche).

Por último, la sabiduría popular recomienda forzar el coche cuando aún está en el período de rodaje y garantía, ya que así, si tiene algún defecto, saldrá a la luz cuando no le cueste nada al cliente su arreglo. Pedro Gómez garantiza que «cuando existe algún defecto o alguna pieza incorrecta, sale igual sin forzar la mecánica del vehículo».



Miguel GARROTE

Antes, la mecánica no era tan perfecta y había que ajustar casi artesanalmente las piezas que se iban desajustando.



Miguel GARROTE

Lo ideal es hacer los primeros kilómetros en carretera, donde el motor alcanza temperaturas y comportamientos ideales.

El otro rodaje

Es tan necesario como el del coche nuevo, pero aún más importante. Casi, casi, imprescindible.

Es el rodaje del conductor. Cada modelo de automóvil dispone de unas características y ofrece unas prestaciones distintas de los demás; de la conjunción de potencia, estabilidad, aerodinámica, etcétera, se derivan unas determinadas necesidades de conducción y otras formas de adaptarse a la situación de las carreteras por las que se circula.

Cuando se cambia de modelo, ya sea para mejor —como suele ser habitual— o a otro de inferiores prestaciones, debe haber un período de adaptación a las reacciones y capacidades de la nueva «montura». Es un tiempo en el que, progresivamente, se van conociendo las posibilidades del nuevo coche y modificando nuestra forma de conducir en función de estas posibilidades.

En muchas ocasiones, muchos accidentes —por suerte, algunos leves y, por desgracia, algunos fatalmente graves— se podrían haber evitado con un simple período de adaptación a las características y prestaciones del nuevo vehículo. Un poco de paciencia que puede valer una vida.

Tres puntos esenciales

Según Antonio Centeno, mecánico y propietario de un taller, tres son los puntos fundamentales que hay que verificar tras los kilómetros de rodaje (que los fabricantes fijan, aproximadamente, en 2.000): aceite, puente y dirección. «Si no tiene nada fuera de lo normal, si no hace ningún ruido, basta con cambiar el aceite para eliminar las impurezas», señala Centeno. No obstante, recomienda que, pese a todo y por seguridad, se verifiquen el puente y la dirección.

En puente y dirección es donde puede haber peligro, ya que podrían haberse desajustado. Respecto al aceite, habría que, por un lado, comprobar los niveles, para evitar que debido a pérdidas resultase alguna avería; por otro lado, sustituirlo, ya que este primer aceite (algo más viscoso por los aditivos) ha arrastrado durante esos kilómetros todas las impurezas y rebabas de las piezas de la mecánica y es necesario eliminarlas cuanto antes para evitar rozamientos indebidos y recalentamientos u otras averías.

Cambio de correas

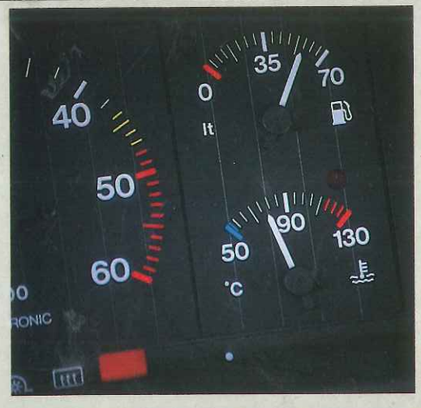
El empleo de correas elásticas para transmitir el movimiento de unas partes a otras del motor, se ha incrementado con el paso del tiempo. Emplear correas en lugar de cadenas o engranajes tiene importantes ventajas. En primer lugar, su funcionamiento es más silencioso; en segundo, no necesitan engrase y su mantenimiento es muy sencillo; en tercero, son más baratas. Su único inconveniente quizá sea que su duración es menor, pero aquí puede intervenir el usuario alargando su vida, dado que una correa trabajando en condiciones adecuadas puede durar prácticamente lo mismo que el propio motor.

¿Cuáles son estas condiciones de trabajo ideales para que la correa realmente aguante un elevado kilometraje? Sólo dos, muy sencillas por otra parte, ya que se reducen a una sola: la correa o correas deben estar tensadas de forma correcta. Si están flojas resbalarán en sus asientos y esto provocará un rozamiento que desgastará la correa. Si para evitar esto a ultranza, las tensamos demasiado, estropearemos por exceso de carga los rodamientos de los mecanismo que las correas arrastren (bomba de agua, alternador, ventilador, etcétera).

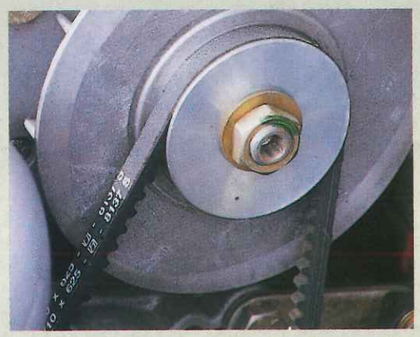
Pero por mucho que vigilemos su estado —y lo normal es que no lo hagamos nada—, las correas se estropean. Su deterioro, por otra parte, es fácilmente detectable. Con alguna rara excepción, las correas se estropean en primer lugar agrietándose, lo que es fácil que ocurra cuando se utilizan poleas muy pequeñas. El aceite y la grasa, o simplemente la suciedad, en contacto con las correas suavizan las mismas y, además de debilitar su estructura, hacen que patinen y terminen por fallar completamente. Para evitar esto, en la actualidad existe una tendencia de diseño hacia el cubrimiento de las mismas. Finalmente, cuando la correa aparece pelada es por causa del desgaste. Cuando el mismo afecta a las cuerdas que la refuerzan, la correa termina por romperse.

En todos los casos anteriores es conveniente prever el cambio de correa antes de que su rotura nos ocasione transtornos mayores. Este cambio es una operación de taller sencilla y por ello no es muy costosa, pero es posible que a usted le apetezca realizarla personalmente, o las circunstancias le obliguen a hacerlo.

En la mayoría de los automóviles suele emplearse una sola correa para mover la dinamo y la bomba de agua, arrastrando el ventilador un motor eléctrico. En ocasiones, incluso el ventilador es mandado por correa y es normal, igualmente, que por condiciones de diseño se empleen varias correas, y bomba de agua y alternador no compartan la misma. Si esto sucede y el elemento que se queda sin movimiento es el alternador, aún se pueden recorrer algunos kilómetros si es de noche y muchos si es de día, gracias a la reserva de energía eléctrica de la batería. Si lo que perdemos es el movimiento de la bomba de agua, la alternativa a su sustitución es recorrer una pequeña distancia, dejar que el motor se enfríe, hacer otro corto recorrido, etcétera.



***LA** rotura de una correa se puede poner de manifiesto de muchas maneras, pero desde luego lo primero que sucederá es que los parámetros de nuestro tablero de instrumentos se volverán locos, además de que se encenderán todas las señales de alarma.*



***UNA** correa en buen estado debe de estar en primer lugar limpia, no agrietada, no pulida y sin desgaste que afecte a su estructura. Tampoco tiene que estar muy tensada ni floja.*



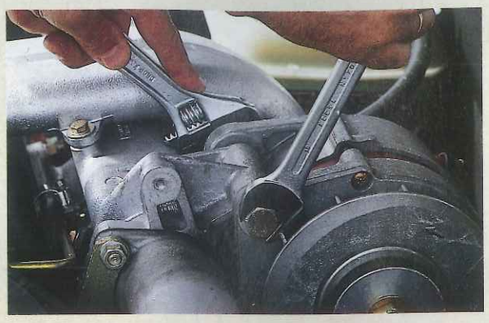
***EN** automóviles de diseño moderno se tiene tendencia a cubrir las correas para evitar que se ensucien o se impregnen de grasa. Este problema es aún mayor en los motores Diesel, que se ensucian notablemente más que los de gasolina.*



***COMO** operación de mantenimiento rápido, esta carcasa protectora se suele sujetar mediante tornillos muy accesibles y de fácil y rápida retirada y nueva colocación.*



***EN** los motores situados linealmente, la colocación de las correas suele ser muy semejante de unos modelos a otros, pero cuando el motor es transversal es fácil encontrarnos con varias correas.*



***UNIVERSALMENTE** el alternador es utilizado como elemento móvil para quitar y poner correas. Para hacerlo, pues, comenzaremos por aflojar el soporte principal del mismo, alrededor del cual gira todo el mecanismo.*



***TAMBIEN** prácticamente de forma universal, junto al alternador se coloca un mecanismo de tensado. Para cambiar la correa lo aflojamos francamente y si sólo queremos tensar basta aflojar ligeramente.*



***PARA** recolocar la correa en su lugar procedemos a la inversa (tensor-soporte) y para tensar hacemos palanca con cualquier herramienta, o simplemente con la mano, mientras apretamos la tuerca del tensor.*



***LA** clave del funcionamiento de las correas es su grado de tensión. Con poca, resbala; con mucha, perjudicamos los rodamientos del alternador y la bomba de agua. Lo ideal es un tensado que permita una flexión de la correa entre 0,5 y 1 cm., dependiendo de la distancia entre poleas.*

Lámparas

No hay en el automóvil ningún otro mecanismo que aparentemente tenga un funcionamiento tan sencillo como el de las bombillas. Sin embargo, en ocasiones las apariencias engañan, y en realidad las bombillas tienen tras de sí tanta historia y tanto estudio como el propio automóvil. Nacidos casi al mismo tiempo (el automóvil es cinco años más joven), no llegaron a conocerse hasta ya bien pasada su primera juventud y cuando tanto la una como el otro tenían suficientemente demostrada su valía.

La teórica sencillez de la bombilla (un filamento metálico que se pone incandescente, emitiendo una brillante luz, al ser atravesado por la corriente eléctrica) es engañosa. El filamento, al alcanzar una elevada temperatura, se evapora y en presencia de oxígeno, arde. Se introdujo pues este filamento primeramente en una ampolla de vacío y posteriormente se llenó la misma con un gas inerte. Este gas, sin embargo, originaba corrientes de convección en el interior de la bombilla que acortaban su vida. Hasta después de la Primera Guerra Mundial no se descubrió que dando forma de muelle helicoidal al filamento, se contrarrestaba este fenómeno y que, incluso enrollando la hélice se mantenía la temperatura estable. Esta característica de diseño de las actuales lámparas data del año 34. ¡Se tardó 54 años en llegar a algo en apariencia tan sencillo! Desde entonces se ha investigado mucho sobre las bombillas, buscando que consuman menos, den más luz y duren más, pero lo encontrado sólo resultó aplicable en el automóvil. Hace ahora dos décadas se redujo de forma importante el proceso de destrucción por evaporación del filamento mediante las lámparas halógenas; es decir, lámparas con iones halógenos en su interior. Estos iones tienen la propiedad de combinarse químicamente con las moléculas metálicas desprendidas del filamento, atrapándolas antes de que lleguen a la pared de la lámpara y devolviéndolas al mismo, en donde tiene lugar una reacción opuesta de disociación, volviendo el wolframio al filamento y quedando los iones halógenos libres de nuevo para atrapar más moléculas fugadas. Es decir, que la lámpara se regenera a sí misma, aunque en realidad las partículas regeneradoras no se coloquen en los mismos lugares, por lo que el filamento, de todas formas, envejece.

Esta revista evitará incluir en esta sección aquellos coches en cuya publicidad se destaquen aspectos del vehículo que vayan contra las más elementales normas de seguridad o inciten a conducirlos con agresividad o de manera que puedan inducir a una utilización en condiciones de riesgo o de menosprecio de las normas de la circulación, especialmente las relacionadas con las limitaciones de velocidad.

Así ven el...

SEAT IBIZA SXI



NOTA MEDIA:	NOTA MEDIA SEGURIDAD:
7,2	6,8

DATOS TECNICOS

MOTOR
Posición: delantera transversal.
Cilindros: cuatro.
Cilindrada: 1.461 c.c.
Alimentación: inyección electrónica múltiple.
Carburante: gasolina súper.
Depósito: 47 litros.
Potencia máxima: 100 CV.

TRANSMISION
Tracción: delantera.
Caja de cambios: de cinco marchas sincronizadas.
Embrague: mecánico, monodisco en seco.

FRENOS
Doble circuito hidráulico cruzado.

SUSPENSION
Amortiguador hidráulico telescópico.

DIRECCION
Tipo: de cremallera.
Diámetro giro: 10 metros.

RUEDAS
Llantas: aleación ligera (32 radios) 5,5 JX 14".
Neumáticos: 165/65 SR 14".
Peso: 925 kg.
Longitud: 3,66 m.
Anchura: 1,61 m.
Altura: 1,34 m.
Maletero: 510 dm³.

EL PERIÓDICO

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

Comentario.—El motor de inyección se ha adoptado en el Ibiza con cierto retraso sobre las previsiones. Tal y como sucede con el Málaga, el motor es de lo mejor que Seat ha producido en su ya larga vida como constructor, aunque lamentablemente el entorno del Ibiza SXI no es todo lo brillante que se merece el propulsor. Los asientos son butacones un tanto incómodos y lo mismo cabe decir de la posición de conducción. Tampoco se ha beneficiado el SXI del cambio de interiores que en un futuro inmediato afectará a los Ibiza. Lo que sí hay que destacar es el capítulo de prestaciones y comportamiento del motor, sin duda la gran baza sobre la que se asienta esta versión, así como también el precio de comercialización, que está en línea muy competitiva con sus más directos oponentes.

LO BUENO
— Elasticidad del motor.
— Excelentes prestaciones.
— Buen comportamiento.

LO MALO
— Posición de conducción.
— Asientos incómodos.
— Rumorosidad del motor.

La Voz d

Estética	7
Acabado	8
Habitabilidad	8
Maletero	7
Confort	9
Instrumentación	8
Accesorios	8
Potencia	9
Elasticidad	7
Cambio	7
Velocidad punta	8
Aceleración	8
Consumo	6

Comentario.—El Ibiza S
que cumplen las exigenci
rios que quieren un coche
bién las de los que desea
tomóvil no sólo por su m
pamiento más lujoso y co
coche personalizado y casi
de un millón y medio de p
disfrute con este tipo de v
satisfacciones. Este model
mento realmente competi
bo de Fiat, el Renault 5 G
están ya acreditados, aunq
su altura y los mejora en n
virtiéndose por su compo
to en un serio rival para l
español ha conseguido,
buen producto y prueba d
es realmente espectacular
de España.

LO BUENO
— Prestaciones.
— Confort interior.
— Equipamiento.

LO MALO
— Cuadro mejorable.
— Dirección dura.
— Excesiva rumorosidad

Tráfico CHICO

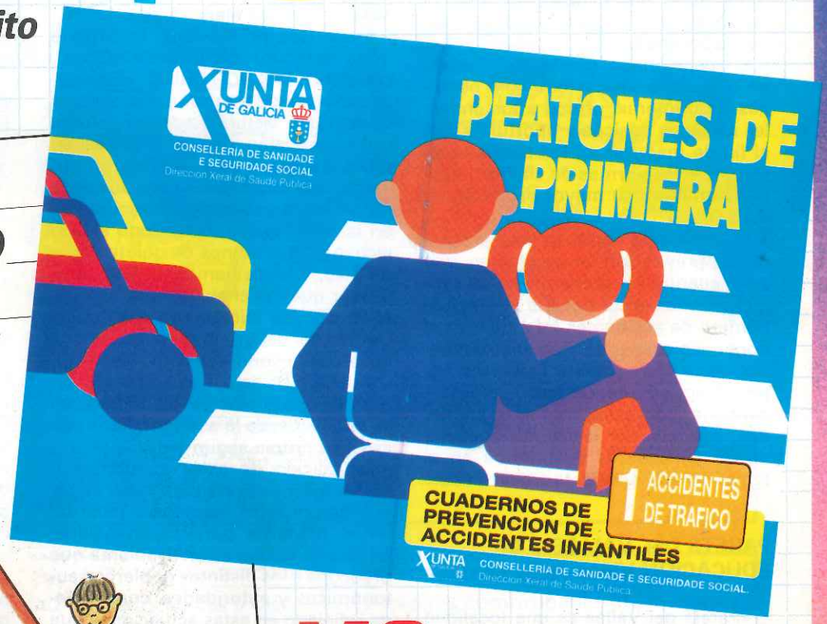
SUPLEMENTO PARA ALUMNOS Y PROFESORES NUMERO 16

Coordinación: Alejandro G. Vadillo

Se editan manuales de ámbito regional y local

MANUAL D'EDUCACIÓ VIÀRIA





La Xunta de Galicia, a través de su Dirección General de Sanidad, con la edición de un cuaderno de prevención de accidentes de tráfico, dirigido a los niños, y la Generalitat de Cataluña, colaborando con el Ayuntamiento de la localidad barcelonesa de Parets del Vallés, en la edición de un manual de educación vial, han coincidido en el tiempo y en el tema de algo que les preocupa: la seguridad de los chavales. No son dos casos aislados. Unicamente dos ejemplos de lo que se trabaja en todo el Estado.

LAS AUTONOMIAS APOYAN A LA EDUCACION VIAL



«La edición de los cuadernos de prevención de accidentes infantiles forma parte de un programa que, en esta primera fase, se refiere a los accidentes de tráfico», comenta Francisco López Roig, del Servicio de Sanidad Escolar, perteneciente a la Dirección General de la Salud de la Xunta de Galicia. «La tirada de este cuaderno ha sido de ciento veinte mil ejemplares, en bilingüe, que han sido distribuidos en los centros escolares a través de las delegaciones provinciales de Sanidad.»

El mencionado cuaderno, titulado en castellano «Los niños sois peatones de primera», ofrece a los chavales consejos básicos y oportunos con el fin de madurar en los escolares el respeto a las normas de circulación, y por añadidura su mayor protección y seguridad.

«La segunda parte de este programa de prevención de accidentes, que se encuentra en preparación, se dirigirá a evitar en lo posible el elevado número de accidentes infantiles en el hogar, coincidiendo con las campañas de la CEE», refiere Francisco López Roig. «Pretendemos —añade— continuar con este programa, animados, además, por la favorable acogida de educadores y alumnos en el tema de los accidentes de tráfico.»

PARETS DEL VALLES Y LA EDUCACION VIAL

«Parets del Vallés es una localidad barcelonesa de unos diez mil habitantes, partida por una travesía y, aunque la problemática del tráfico no sea comparable a otras poblaciones más grandes, nos preocupa la seguridad infantil», dice Manuel Flores, jefe de la Policía Municipal. «La aparición del "Manual D'Educació Viária", editado por este Ayuntamiento con el apoyo del Departamento de Cultura de la Generalitat de Cataluña, va dirigida a los escolares y educadores, como un servicio más de este municipio, para contribuir a la difusión de la educación vial; para ello se ha realizado una tirada de tres mil ejemplares.»

Lucio Gat, policía local encargado de la redacción del referido manual, comenta a TRAFICO CHICO: «Esta publicación viene a ser una recopilación de textos y lecturas, adaptándolos a la comprensión de los chavales en edad escolar. Este Ayuntamiento —continúa Lucio Gat— lleva dos años impartiendo cursos de Educación Vial en las escuelas, durante todo el año lectivo a los alumnos de quinto curso de EGB, y hasta hemos podido comprobar que los chavales que han pasado por los cursos son más conscientes del peligro que comporta una inadecuada conducta como peatón o conductor. De este modo, además, logramos que el niño se identifique con su policía desde la edad escolar y vea en él su propia seguridad».

La edición de estos cuadernos o manuales, que pretenden hacer llegar al niño consejos sencillos y recordatorios prácticos para desenvolverse en su vida diaria, es un problema que preocupa a los distintos gobiernos autonómicos y autoridades, como queda reflejado en estas actuaciones que intentan concienciar a los que mañana serán nuevos conductores.

En Plasencia (Cáceres)

Campeonatos de Parques y Seguridad en Ciclomotor



En el kart del parque infantil han de demostrar sus conocimientos teórico-prácticos. Las normas, las señales y los demás vehículos están ahí.

La localidad cacereña de Plasencia ha sido este año punto de cita para la celebración del XXIV Campeonato de España de Parques Infantiles de Tráfico, y del X Concurso Nacional de Seguridad Vial en Ciclomotor, que se realiza conjuntamente. Equipos llegados de todo el país han competido en la disciplina del tráfico, como otros años, en la primera semana de mayo. Por motivos de cierre de este número no podemos informar acerca de los ganadores. En el próximo mes daremos cuenta de estas jornadas.



VIENTO LATERAL

Señal de peligro, con su correspondiente triángulo de orla roja, que puedes encontrar indicándote que te aproximas a una zona donde frecuentemente sopla viento en dirección transversal. Conviene extremar la precaución al recorrer estas zonas, pues una fuerte corriente de aire puede desestabilizar la marcha normal de un vehículo, con el susto consecuente. No sólo los meteoros de nieve o hielo causan problemas.

Corta por la zona de puntos y pega el texto detrás del dibujo.

«¡SI YO TUVIERA!»

Ya viene el buen tiempo y a lo mejor quieres cambiar de «vehículo». ¡Pero cuidado! Al comprar una bici nueva no te dejes deslumbrar por los anuncios. Antes de comprarla examina las ventajas e inconvenientes. Piensa siempre en tu seguridad. Vamos a hacer una prueba, a ver qué bici recomendarías a nuestro amigos, y a qué mensaje harías caso si ya fueras un conductor de automóviles.



Los «anuncios» intentan llamar la atención de los posibles compradores. Por eso, debes estar muy atento a las frases publicitarias y distinguir las que comunican un hecho comprobable de las que constituyen un reclamo para que compres un determinado producto.

Fíjate en la publicidad de las bicicletas y distingue los hechos comprobables de las frases publicitarias de reclamo.

HECHOS COMPROBABLES	FRASES PARA LLAMAR LA ATENCION

¿Qué bici recomendarías a nuestros amigos?
Escribe las razones en que basas tu elección.

La finalidad de la mayoría de los mensajes publicitarios es vender un producto. Pero también hay anuncios que pretenden darnos una información, aconsejarnos e incluso avisarnos de posibles peligros.





Los dos carteles publicitarios «hablan» de velocidad, sin embargo...

IMAGEN .....

FRASE PUBLICITARIA .....

¿QUE INTENTA COMUNICARNOS? .....

PRETENDE ACONSEJARNOS O VENDER UN PRODUCTO .....

¿CREES QUE DEBEMOS HACER CASO A LO QUE DICE EL MENSAJE? .....

Escribe tus propias conclusiones:

IMAGEN .....

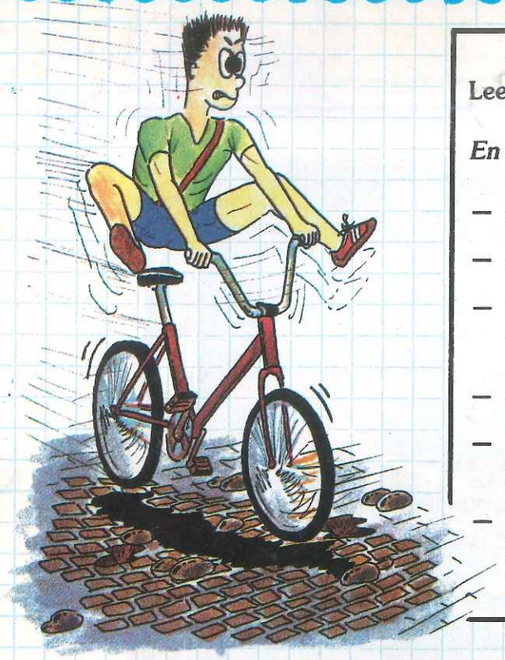
FRASE PUBLICITARIA .....

¿QUE INTENTA COMUNICARNOS? .....

PRETENDE ACONSEJARNOS O VENDER UN PRODUCTO .....

¿CREES QUE DEBEMOS HACER CASO A LO QUE DICE EL ANUNCIO? .....

Escribe tus propias conclusiones:



Lee la siguiente tabla:

En bicicleta hay que reducir la velocidad.

— Antes de llegar a un cruce.

— Antes de efectuar un giro o tomar una curva.

— Cuando el pavimento esté en malas condiciones (baches, grava, lluvia, nieve, etc.).

— Cuando el tráfico está muy congestionado.

— Cuando circulemos por zonas donde hay muchos peatones.

— Al aproximarnos a la salida de colegios, fábricas, espectáculos, etc.

Diseña un anuncio publicitario con imágenes y texto sobre alguna de las situaciones en las que los «*ciclistas han de reducir la velocidad*».

NUESTRO BUZON

Soy una chica de diecisiete años, vivo aproximadamente a cinco kilómetros de Manises, y para ir al instituto utilizo mi ciclomotor. En ocasiones al ir por la carretera he encontrado camiones que iban delante de mí, que transportaban arena, yeso o, incluso, estiércol cubierto de paja, y todo esto sin llevar una protección encima. De este modo toda la arena se viene encima, los ojos no puedes abrirlos y, en el caso del estiércol, todas las pajas y trozos de basura saltando por ahí. Creo que esto no debería permitirse. Ante esta situación sólo puedes pararte a un lado y esperar a que el camión se aleje lo suficiente porque es imposible rebasarlo. ¿Por qué no ponen medidas para remediar esto que seguro que molesta a mucha gente? ¿Está permitida la circulación de camiones sin que protejan sus mercancías con un toldo, por ejemplo?

A. Navarro Martín
La Presa (Valencia)

RESPUESTA: En efecto, no está permitida la circulación en esas condiciones. El artículo 65 del Código de la Circulación así lo especifica: «El transporte de materiales que produzcan polvo, malos olores o puedan caer, tales como escombros, cemento, yeso, harina, estiércoles, etcétera, debe efectuarse siempre cubriendo total y eficazmente los materiales con lonas de dimensiones adecuadas».

Chistes

Un chaval le pregunta a su padre:
—¡Oye, papá! ¿Quién inventó la música?
—... Pues verás. Estaban una vez un padre con su hijo, que se llama Pachín, esperando en la parada del autobús. Por fin vieron acercarse uno, y dijo el niño:
—¿Parará papá? Y respondió su padre: ¡Parará Pachín!

José Luis Rodríguez.
8 años. Ciudad Real

CHICO-TEST

a **¿A qué velocidad se puede circular en ciclomotor?**	1. Es preciso atenerse a lo que indican las señales, pero, en cualquier caso, nunca pueden sobrepasarse los 40 km/h. 2. No más de 20 km/h. 3. La velocidad no está limitada.
b **¿Cuándo se deben encender los faros de la bicicleta?**	1. Cuando ya es de noche. 2. Cuando se pone el sol y cuando las circunstancias atmosféricas lo exigen. 3. Después de que se haya encendido el alumbrado público.
 c **Cuando el guardia, de frente, haya levantado el brazo, está indicando...**	1. Que hay que detenerse. 2. Paso libre. 3. Circular con cuidado.
d **¿Está permitido a un ciclista llevar como pasajero a un niño en su bicicleta?**	1. Sí, si el pasajero tiene menos de cinco años. 2. Sí, cuando el tráfico no es intenso. 3. No.
 e **¿Se debe circular con un ciclomotor por una pista reservada a bicicletas?**	1. No, porque está prohibido. 2. Sí, si el tráfico no es intenso en ella. 3. Sí, obliga igual que a las bicicletas.
f **En los cruces sin señalizar la preferencia es obligatorio ceder el paso a todos los vehículos que se acercan por...**	1. La derecha. 2. La izquierda. 3. Ambos lados.
g **¿Cómo te comportas, como ciclista o ciclomotorista, cuando la señalización luminosa pasa del verde al amarillo?**	1. Paso rápidamente, antes de que se ponga rojo. 2. Me detengo, a no ser que me encuentre tan cerca del lugar de la detención que ésta no pueda hacerse en condiciones de seguridad suficiente. 3. Miro a izquierda y derecha y paso prudentemente.
 h **En un cruce te encuentras con esta señal, pero observas que no se aproxima nadie, ¿qué harás?**	1. Me introduciré con prudencia y lentamente en la carretera transversal. 2. Aprovecharé la ocasión y pasaré. 3. En todos los casos la señal de Stop obliga a detenerse.

SOLUCION: a, 1; b, 2; c, 1; d, 3; e, 3; f, 1; g, 2; h, 3.







e Galicia

SEGURIDAD	
Estabilidad	7
Suspensión	7
Frenos	7
Dirección	5
Ruedas	7
Luces	6

NOTA MEDIA: 7,3
NOTA MEDIA SEGURIDAD: 6,5

XI es uno de esos coches
s de un sector de usua-
potente y rápido y tam-
distinguirse con su au-
ecánica sino por su equi-
npleto. Es en realidad un
un capricho de algo más
esetas, pero que, al que
ehículos, le dará muchas
o de Seat llega a un seg-
do en donde el Uno tur-
X y el Peugeot 205 GTX
ue este coche se pone a
uchos de los casos, con-
tamiento y equipamien-
odos ellos. El fabricante
en líneas generales, un
ello es que la demanda
en determinadas zonas

a velocidad elevada.

autopista

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

Comentario.—La alimentación por medio de una inyección electrónica LE-2 jetronic de Bosch ha supuesto un importante incremento de potencia para el motor system Porsche, de 1.461 c.c., que se monta en el Ibiza. Gracias a la mejor dosificación del combustible, no sólo se consigue mejorar el rendimiento (la potencia sobrepasa los 100 CV) sino que influye favorablemente en el consumo. Desafortunadamente, Seat no ha rematado bien el trabajo, ya que el ruido del motor y la caja de cambios llegan a un nivel demasiado alto al habitáculo.

Exteriormente, esta versión se distingue por la presencia de faros antiniebla delanteros, estribos laterales y alerón trasero, que le dan un carácter más deportivo. También se ha trabajado en el interior, dotándolo de asientos con una mejor sujeción, eliminando la guantera, que es sustituida por una bandeja más cómoda, y colocando un pequeño fileteado rojo que recorre todo el interior del habitáculo, haciendo juego con el decorado exterior.

LO BUENO

— Mecánica potente.
— Consumos ajustados.
— Estética llamativa.

LO MALO

— Ruido interior.
— Freno de difícil dosificación.
— Manejo del cambio.

Motor 16

		SEGURIDAD	
Estética	—	Estabilidad	8
Acabado	7	Suspensión	7
Habitabilidad	8	Frenos	8
Maletero	8	Dirección	4
Confort	7	Ruedas	8
Instrumentación	5	Luces	8
Accesorios	8		
Potencia	8	**NOTA MEDIA: 7,3**	
Elasticidad	7	**NOTA MEDIA SEGURIDAD: 7,1**	
Cambio	7		
Velocidad punta	8		
Aceleración	8		
Consumo	8		

Comentario.—El Ibiza SXI es un coche fogoso, un coche de carácter fuerte en el que la seguridad activa alcanza cotas muy elevadas. La rapidez de respuesta del motor, la potencia de los frenos y la nobleza de comportamiento son los distintivos de un vehículo que llama la atención por donde pasa. El último Seat es un coche dirigido a los amantes de las buenas prestaciones, de las reacciones enérgicas, a aquellas personas capaces de renunciar a un poco de confort si disfrutan, a cambio, de un buen agarre al suelo y de una agilidad superior en carreteras llenas de curvas, con muchas subidas y bajadas. El Ibiza no sólo cumple con creces desde ese punto de vista, sino que también sabe responder como coche urbano. Los defectos del SXI son los tradicionales en la gama Ibiza, es decir, los pulsadores van mal situados, y su manejo es incómodo, el sistema de climatización es poco eficaz y la dirección es lenta, un defecto que resalta más en un coche de vocación deportiva, por cuanto obliga a realizar un trabajo extra a poco que se multipliquen las curvas.

LO BUENO

— Comportamiento.
— Agilidad mecánica.
— Equipamiento completo.

LO MALO

— Dirección lenta y dura en maniobra.
— Climatización ineficaz.
— Pulsadores de mandos incómodos.

VIEJAS GLORIAS

Mercedes 170 D

En 1935 la casa Mercedes Benz presentó un nuevo modelo de formas redondeadas y diseño para su época, que de alguna manera rompía con la tradición del automóvil de caja cuadrada y gran tamaño. Mercedes ya había experimentado en este sentido dos años antes de construir el modelo 130, de motor trasero, y con el 170 se seguía una vía por la que ya caminaban los Citroën de tracción delantera.

Aunque los 170 comenzaron a fabricarse en el 35, a nuestro país debieron ser muy pocas las unidades que llegaron antes del 40, pero a partir de esta fecha y hasta el 53 se convirtió en un coche popular. Al modelo 170 D, que es el que hoy presentamos, se le conoció incluso con el sobrenombre de Mercedes Lola, por Lola Flores, debido al escándalo que organizaba. En el año ya mencionado, el 53, Mercedes presentó el 180, en el que ya sí se abandonaban por completo detalles tales como las aletas exteriores, capó envolvente o faros independientes, que eran soluciones tradicionales de diseño llenas de encanto y con una indudable estética.

En cierto sentido se puede bien afirmar que los 170 son los últimos representantes en la firma Mercedes del automóvil característico de los años treinta, aunque nosotros los conocimos fundamentalmente a finales de los cuarenta y principios de los cincuenta. Esta característica de los 170 les hace hoy particularmente atractivos, y aunque no eran coches de élite, no por ello dejan de ser apreciados por los verdaderos aficionados al automovilismo histórico.



El simpático 170 que tenemos en imagen, decorado personalmente por Mingote, tiene su historia particular. Vino a España en el año 47 para repartir cartas, pero no llegó a ejercer tan noble tarea, porque antes de estrenarlo se incendió. Quedó arrinconado en el PMM durante muchos años, hasta que el 59 salió a subasta y fue adquirido por su actual propietario, Antonio Velasco, que después de restaurarlo lo empleó como vehículo auxiliar de su taller.

Hoy, con poquísimos kilómetros en sus ruedas, se encuentra en plena forma y todavía acude como grúa de apoyo a algunos rallyes de antiguos o clásicos.

Juan A. DE LA RICA

MUNDO HISTORICO

EXITO DEL AUTORRETRO. Hace sólo unos pocos años casi hubiera sido imposible el celebrar una manifestación de este tipo. En este certamen un montón de solicitudes no han podido siquiera ser aceptadas. No cabe duda de que nuestra sociedad da cada día más valor al aspecto cultural e histórico del automóvil y el éxito de Autorretro no es más que el termómetro que marca la fiebre por lo antiguo.

Clubs, propietarios, aficionados, profesionales, cada uno desde su particular óptica, ven con agrado el éxito de esta manifestación y alaban sin distinción su realización.

COLABORACION ENTRE HISTORICOS. Recientemente el Museo de Aeronáutica y Astronáutica ha terminado la restauración de un Ford T que se utilizaba para arrancar aviones allá por los años veinte. Con este motivo, el Veteran Car organizó una visita al museo y a lo largo de la misma el director del mismo les transmitió un mensaje que desde estas páginas hacemos extensivo a todo el mundo automovilístico.

«Con objeto de evitar la destrucción o desaparición de materiales valiosos en la historia de la aeronáutica, el museo agradecerá sinceramente que todos aquellos aficionados que puedan aportar alguna información sobre objetos relacionados con la aviación, tales como hélices, motores, restos de fuselajes, documentación, etcétera, se pongan en contacto con dicho museo (Tte. Riesgo. Tel. (91) 449 07 00, ext. 2793).»

RESTAURACION Y CONSERVACION. Tradicionalmente, la Asociación Española de Clásicos Deportivos organiza un concurso de elegancia en el que la única tradicional dificultad era la de los jueces para designar los ganadores. Este año la asociación ha dado un nuevo carácter a la manifestación, premiando no a los vehículos más impresionantes, sino a los mejor conservados y mejor restaurados, con independencia de su categoría.

En el monasterio de El Paular, un grupo de periodistas del motor dictaminó cuáles eran los merecedores a los premios, liberando así a los organizadores de esta difícil tarea y además dándoles la oportunidad de participar. El concurso, ganado por un Ferrari Dino, de Eduardo Alvarado, como mejor restauración y por un Jaguar E) de Julio de Santiago, como mejor conservación, fue todo un éxito.

Motociclismo: Grandes Premios de España y Portugal

Cara y cruz para Sito Pons





Juan Garriga (Yamaha) ha sido el gran triunfador de los grandes premios de España, celebrado en el Jarama, y de Portugal, disputado en Jerez, con sus segundo y primer puesto, respectivamente, en la categoría de 250 c.c. Con ellos, además, alcanza la segunda posición en el Mundial, tras Sito Pons. La cruz de esta alegría fueron las caídas de Carlos Cardús en el Jarama (con rotura de occipital, es posible que no corra durante alrededor de tres meses) y de Sito Pons en Jerez (sin gravedad, pero que le apartó de los puntos y acortó su ventaja). Mientras tanto, las Derbi dieron la de cal y la de arena en 80 c.c. y «Aspar» sorprendió en 125 c.c. a las Garelli, campeonas del Mundo. Por último, en 500 c.c. Yamaha está copando las primeras posiciones, sin dar opción a la Honda del actual campeón, Wayne Gardner.

En el Jarama, «Aspar» sorprendió a las Garelli y demostró que su superioridad durante los dos últimos años era más producto de una superioridad técnica que de pilotaje. Por detrás, Julián Miralles, campeón de Europa enrolado en el equipo de Angel Nieto, realizó una carrera «a lo Nieto», jugando con Grasetti (Honda) y Gresini (Garelli) y terminando segundo. Sin embargo, Derbi no comenzaba tan bien en 80 c.c., donde la Krauser de Dorflinger se escapaba sin remisión tras el bajo rendimiento de la máquina de «Aspar». De cualquier forma, «Aspar», Herreros y Crivillé consiguieron ser segundo, tercero y cuarto, respectivamente. En 500 c.c., Kevin Magge (Yamaha), del equipo de Kenny Robberts, se impuso a Eddie Lawson (Yamaha) y Wayne Gardner (Honda).

La gran alegría la dio Sito Pons (Honda). Salió en cabeza, beneficiándose indirectamente del gravísimo accidente de Cardús (que cortó la carrera) y acabó en vencedor; por detrás, Garriga terminaba segundo, mientras que Lavado, Sarron y Mang caían.

VENGANZA DE DERBI EN JEREZ

«Aspar» y Derbi querían vengar la humillación sufrida en Madrid en 80 c.c. Los especialistas de Derbi habían trabajado toda la semana para superar los problemas mecánicos, pero las «balas rojas» no dieron sensación de autoridad. La victoria de «Aspar» in extremis sobre «Champi» Herreros, con Crivillé tercero, fue más producto de una pésima salida de Dorflinger que de su propia superioridad. Muy bien Herri Torontegui, que, con una Autisa, taponó perfectamente la remontada de Dorflinger y se permitió tutearle durante algunas vueltas, antes de romper el motor.

No hubo 125 c.c. y en 250 c.c. las caídas fueron las grandes protagonistas. Lavado, en la vuelta previa, y Pons quedaban fuera nada más comenzar; Garriga, desde el banderazo, no dejaba la primera plaza y se colocaba segundo en el Mundial.

La carrera de 500 c.c. fue absolutamente emocionante. Los dos pilotos del equipo de Kenny Robberts, Radney y Magge dominaron la prueba hasta casi el final. Lawson tiró a tope y rebasó primero a Magge y, dos vueltas antes de acabar, a Radney, con lo que pasa a encabezar el Mundial. El campeón, Gardner, sólo pudo ser quinto, demostrando que las Honda no son tan competitivas como el año pasado.

Juan M. MENENDEZ

Gran Premio de San Marino de F-1

McLaren no da opción

McLaren no dio ninguna opción en el Gran Premio de San Marino de Fórmula 1. Su superioridad mecánica permitió a Ayrton Senna completar la carrera en primera posición, tras lograr la pole position en los entrenamientos, mientras que Alain Prost se permitía, tras una salida regular, pasar a todos sus contrarios con tranquilidad. La superioridad de los McLaren se plasmó en un dato: doblaron a todos los restantes participantes, incluido el tercero —nada menos que el Lotus de Nelson Piquet—, del Gran Premio.

En el Mundial, Prost continúa primero, con 15 puntos, seguido de Senna, con nueve; terceros, Piquet y Berger. Mientras, en el Mundial de Constructores, McLaren es primero con 24 puntos, 14 más que Ferrari, segundo.

Luis Pérez Sala completó su segunda carrera terminando el undécimo, mientras que Adrián Campos, con dolores de espalda, sólo fue decimosexto. En el Mundial ya se comenta que Pérez Sala está muy por encima de su Minardi.

Los próximos grandes premios se disputarán el 15 de mayo en Montecarlo (Mónaco), y el 29 del mismo mes en México.

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matrículas concedidas		Total vehículos matriculados abril 88	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Ultimas matrículas marzo 88	Ultimas matrículas abril 88			
Alava (VI)	4959-J	5595-I	636	336	26
Albacete (AB)	1458-I	2128-I	670	601	173
Alicante (A)	8286-BB	2371-BC	4.085	2.378	650
Almería (AL)	1270-L	2416-L	1.146	765	227
Asturias (O)	0571-AN	2742-AN	2.171	1.361	187
Avila (AV)	9284-D	9602-D	318	242	30
Badajoz (BA)	1457-L	2374-L	917	814	247
Baleares (PM)	1883-AT	5980-AT	4.097	1.207	471
Barcelona (B)	2507-IY	7156-IZ	14.649	7.991	1.641
Burgos (BU)	5596-K	6390-K	794	426	47
Cáceres (CC)	5324-H	5930-H	606	628	105
Cádiz (CA)	3288-Y	5499-Y	1.398	1.685	548
Cantabria (S)	9325-P	0657-S	1.332	863	139
Castellón (CS)	3842-S	5240-S	1.398	782	269
Ciudad Real (CR)	8649-J	9476-J	827	790	144
Córdoba (CO)	2427-T	3925-T	1.498	1.050	360
Coruña, La (C)	8463-AJ	0580-AK	2.117	1.773	268
Cuenca (CU)	4827-E	5212-E	385	374	21
Gerona (GE)	5349-AC	7430-AC	2.081	1.101	316
Granada (GR)	9580-O	1123-P	1.543	1.564	354
Guadalajara (GU)	6352-D	6666-D	314	244	37
Guipúzcoa (SS)	6060-AB	7664-AB	1.604	943	129
Huelva (H)	7396-J	8417-J	1.021	549	151
Huesca (HU)	2557-H	3084-H	527	265	49
Jaén (J)	5777-K	6875-K	1.098	864	250
León (LE)	9980-N	0960-O	980	754	77
Lérida (L)	7349-N	8317-N	968	658	91
Lugo (LU)	6674-J	7365-J	691	507	96
Madrid (M)	6527-IP	2261-IT	15.734	7.209	868
Málaga (MA)	5204-AK	8265-AK	3.061	1.824	642
Murcia (MU)	9309-AD	1990-AF	2.681	1.835	619
Navarra (NA)	4043-V	5673-V	1.630	1.075	116
Orense (OR)	1146-J	1803-J	657	391	74
Palencia (P)	0302-F	0660-F	358	255	34
Palmas, Las (GC)	7471-AG	0214-AH	2.743	1.991	235
Pontevedra (PO)	9416-AB	1108-AC	1.692	1.302	265
Rioja, La (LO)	2739-I	3399-I	660	440	86
Salamanca (SA)	2033-J	2707-J	674	494	40
Sta. Cruz de Tenerife (TF)	9849-AC	2383-AD	2.534	1.385	185
Segovia (SG)	1540-E	1835-E	295	262	34
Sevilla (SE)	9579-AT	2773-AU	3.194	2.195	666
Soria (SO)	9503-C	9746-C	243	112	14
Tarragona (T)	5067-V	6588-V	1.521	824	240
Teruel (TE)	0233-E	0502-E	269	172	39
Toledo (TO)	1046-L	2072-L	1.026	709	98
Valencia (V)	0026-CM	5974-CM	5.948	3.425	1.280
Valladolid (VA)	8310-O	9324-O	1.014	725	51
Vizcaya (BI)	8755-AU	1084-AV	2.329	1.460	129
Zamora (ZA)	1047-F	1380-F	333	332	31
Zaragoza (Z)	6042-AB	8015-AB	1.973	1.156	151
Ceuta (CE)	0200-D	0386-D	186	128	17
Melilla (ML)	1698-C	1909-C	211	118	19
TOTALES			101.650	61.334	13.036

NOTA: Los datos correspondientes a permisos expedidos y licencias de conducción son provisionales.

BOLETIN DE SUSCRIPCION GRATUITA

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

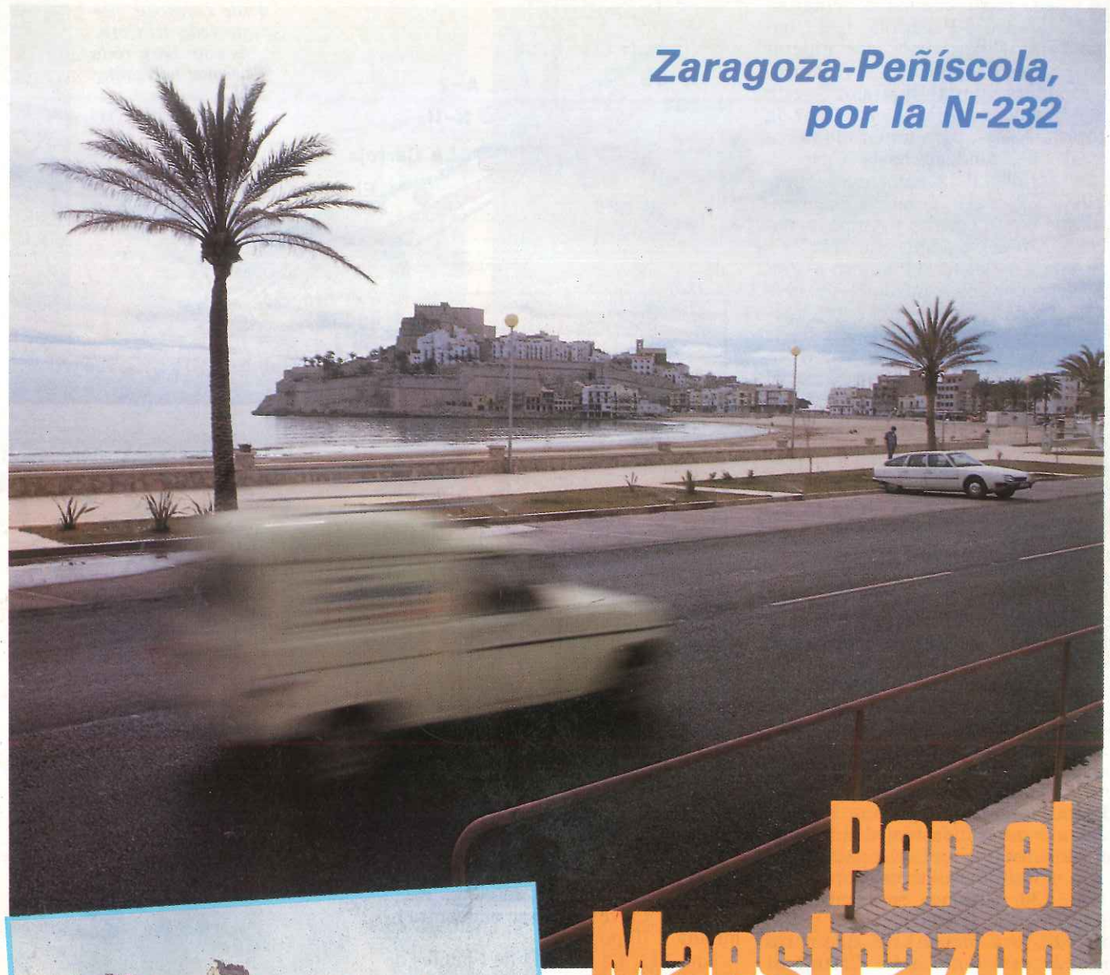
Cambios de domicilio. Rogamos a todos los suscriptores que nos den a conocer un cambio de domicilio, remitan junto a su petición la última etiqueta con la que recibieron la revista y hagan constar tanto su antigua como su nueva dirección. SIN OLVIDAR EL CODIGO POSTAL de ésta. Les recordamos que dicho código postal está vigente en todas las poblaciones españolas y que es *requisito imprescindible* para atender las peticiones de suscripción.

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.

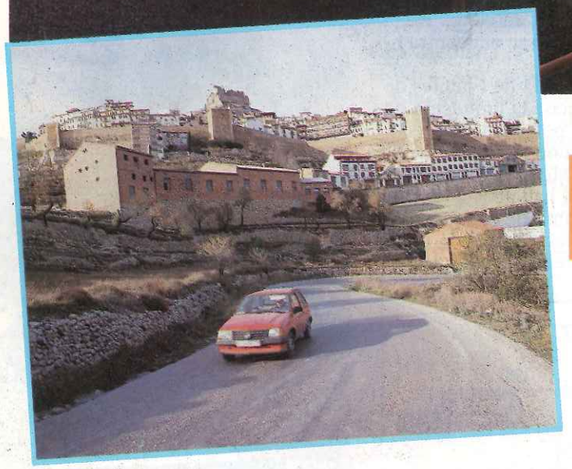
....., a ..... de ..... de 1988.

Firma,



Zaragoza-Peñíscola, por la N-232

Por el Maestrazgo hacia el mar



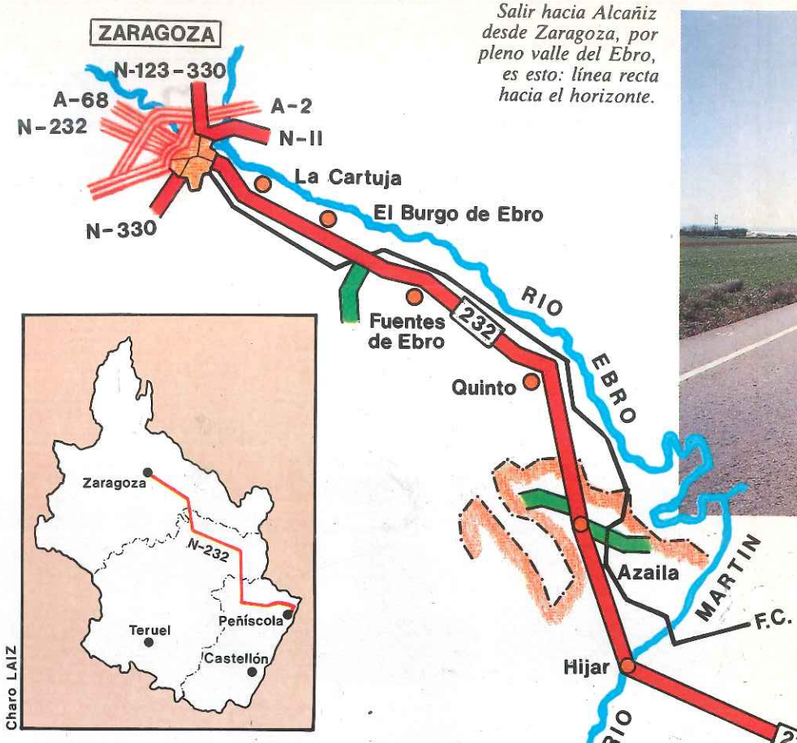
Discurrir por la N-232 desde Zaragoza hasta la Peñíscola que fuera el último retiro del papa Luna, es, fundamentalmente, cosa de vacaciones; y, para ser todavía más concretos, cosa de verano. Porque son miles los españoles de la zona Noreste —sobre todo, aragoneses y, más concretamente, zaragozanos— que se acercan a disfrutar sus vacaciones estivales hasta un enclave mediterráneo que tiene, además de su historia real, la cinematográfica que le quisieron brindar Luis García Berlanga con su «Calabuch» y Anthony Mann, que rodó en sus playas y en su castillo algunas secuencias de «El Cid», en los ya más cercanos años sesenta. Pero entonces Peñíscola no era lo que hoy: una sucesión de hoteles y edificios de apartamentos que jalonan la carretera que, desde Benicarló, conduce hasta la península rocosa, sobre la que se magnifica su pueblo antiguo. Entonces no estaba descubierta por eso que se ha dado en llamar «boom» turístico. Entonces no generaba el tráfico que se acerca a ella durante los meses de ese verano que ya se aproxima.

EL viaje desde la capital de Aragón hasta la zona de Vinaroz-Benicarló-Peñíscola suele hacerse habitualmente por dos itinerarios: el primero, por la N-II (Madrid-La Junquera) hasta Bujaraloz —este tramo puede cubrirse incluso por la autopista A-2—, para tomar allí la comarcal que conduce hasta Caspe y desde la ciudad del Compromiso abordar la C-221 hasta Gandesa, siguiendo después por Tortosa y Amposta hacia la N-340. El segundo, por la N-232, para una vez llegado el viajero a Valdealgorfa, continuar por la N-420 hasta Gandesa y seguir la ruta antes indicada, o mantenerse en la N-232 hasta Vinaroz. Esto último hemos hecho nosotros. Dicha ciudad es, por cierto, el punto de arranque de la referida N-232, que finaliza en el límite entre las provincias de Burgos y Cantabria, muy cerca del puerto de El Escudo.

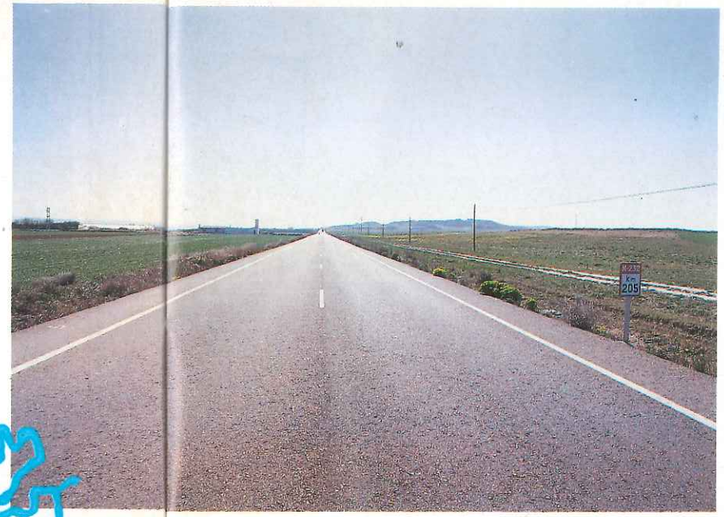
El recorrido realizado por los redactores de la revista TRAFICO lo es, por tanto, en sentido descendente en cuanto a la kilometración se refiere. Es decir, que se inicia en el p.k. 233, a la salida de Zaragoza por el Sureste de la ciudad, para ir a finalizar en el kilómetro 0, en el término municipal de Vinaroz, y desde el mismo tomar la N-340 hacia Benicarló, población de la que sale la local CS-501 hasta Peñíscola. Veámoslo:

Km. 233. Tras abordar la salida de Zaragoza por la avenida de Miguel Servet, la vía, con buen firme y arcenes adecuados, aunque no muy amplia, cruza una zona industrial donde radican numerosas empresas relacionadas con la industria auxiliar del automóvil.

Km. 230. Estamos en pleno valle del Ebro y eso se traduce en el trazado recto, rectísimo. El río, que corre haciendo eses junto a La Cartuja al margen izquierdo de nuestro sentido, hace feraces sus tierras. A la derecha, paralela al asfalto, discurre la vía del ferrocarril Madrid-Barcelona (por Tarragona). Y la situación es similar al paso por El Burgo de Ebro (km. 222), así como en el tramo siguiente. La hora temprana hace que el tráfico sea bastante escaso, si bien no puede decirse que la carretera sufra una gran intensidad de circulación a lo largo de un día normal.



Salir hacia Alcañiz desde Zaragoza, por pleno valle del Ebro, es esto: línea recta hacia el horizonte.





Puente sobre el río Martín, en la travesía de Hijar.

Km. 217,500. Tras el puente sobre el ferrocarril, que pasa ahora a acompañarnos por el lado izquierdo, la C-222 conduce, a la derecha, hacia Belchite. La velocidad se encuentra limitada a 70 por hora.

Km. 211. La travesía de Fuentes de Ebro ha hecho precisa la limitación de la velocidad a 40 por hora, especialmente a causa de una curva muy considerable. Existen algunas obras en las aceras y el firme se halla bastante castigado en algún tramo de la misma. A la salida de la población, pasada la indicación de la carretera local que lleva a Mediana de Aragón, se recupera el buen piso en la larga recta.



Monumento a Goya y torre de La Seo: Zaragoza, punto de partida.

Accidentalidad 1986-87

	1986			1987		
Provincia	**A**	**M**	**H**	**A**	**M**	**H**
Zaragoza	45	3	34	47	2	40
Teruel *				40	1	9
Castellón	14	1	7	17	5	15

En el tramo Vinaroz-Benicarló de la N-340 se produjeron 67 accidentes en 1986-87 (diez muertos y 35 heridos graves), y en la local CS-501 (Benicarló-Peñíscola), 57 accidentes (un muerto y 17 heridos graves, fundamentalmente peatones).

** Sin datos de 1986.*

A: accidentes. M: muertos. H: heridos graves.

Monumento al tambor, en las proximidades de Alcañiz, junto al embalse de La Estanca.



Km. 204. Se hace necesario extremar la precaución, dado que aquí se encuentra el cruce con la local, que, a la izquierda, conduce a Pina y que, cinco kilómetros más allá de dicho pueblo, desemboca en la N-II.

Km. 196. Como ocurría en Fuentes, también la travesía de Quinto de Ebro presenta el firme deteriorado en algunos puntos. A partir de aquí, la carretera inicia un claro descenso hacia el Sur, dejando la compañía del Ebro y en busca de la provincia de Teruel. En una zona de curvas, en el p.k. 194,500 se encuentra el cruce hacia Gelsa y La Zaida.

Km. 188. Tras algunos repechos, una nueva zona de curvas peligrosas ha hecho preciso recomendar una velocidad máxima de 70 kilómetros por hora. Entramos ya en la provincia de Teruel y la vía se estrecha perdiendo los arcenes, aunque se mantiene el buen estado general del piso.

HACIA LA RUTA DEL TAMBOR

Km. 183,500. La carretera se empina, curva a curva, hasta Azaila. Es un acceso sin duda peligroso, en el que la velocidad máxima recomendada se sitúa en los 50 por hora. Existe también, perfectamente señalizado, riesgo de desprendimientos con ocasión de lluvias, así como de hielos. Y en lo alto, Azaila, junto a la que se anuncia su ciudad ibera, celta y romana. Y, después, cierta estrechez a lo largo de interminables rectas. Nos encaminamos a Hijar, cuyo nombre suena a tambores de Semana Santa.

Km. 165. A la entrada a Hijar la velocidad máxima recomendada se establece en 50 por hora y, más adelante, en 40. La curva de entrada se siente peligrosa en el mismo acceso hacia la local que conduce a La Puebla de Hijar, que dista cinco kilómetros. El río Martín, que va a verter al Ebro en Escatrón, hace que la carretera se estreche mucho sobre el viejo puente, con preferencia para los vehículos que circulan hacia Alcañiz. Al salir de Hijar, un pueblo de induda-



Carretera estrecha, sin arcén y abundantes curvas peligrosas en el Maestrazgo.



Panel informativo que viene a advertir que no encontraremos líneas continuas de prohibición de adelantamiento. En este caso, dicha maniobra se rige por lo señalado en el artículo 30 del Código de la Circulación.

ble atractivo, empeora el firme, se repiten las curvas.

Km. 149. La vía recupera anchura y arcenes, llegando por momentos a ser perfecta mientras nos acercamos a Alcañiz. Sin duda, siente uno más seguridad.

Km. 136. Cuatro mil metros después del monumento al tambor —estamos en plena ruta de esa manifestación que cantó Buñuel en alguna de sus películas y en sus memorias—, y rebasado el embalse de La Estanca, nos adentramos en Alcañiz, obligado punto de parada. Hay que contemplar la singular belleza de su Plaza de España, de su antigua parroquia de Santa María La Mayor... Pero dejaremos estos aspectos para otro apartado.

Km. 133. A la salida de Alcañiz el firme es malo, el arcén no existe y algunas curvas han precisado limitar la velocidad incluso a 30 por hora. Más adelante, entre olivos, continúan las curvas, con limitaciones recomendadas a 60 y 50.

Km. 120. En las cercanías de Valdealgorfa la N-232 se cruza con la N-420, que conduce por el Noreste hacia Gandesa y Tarragona. Tres kilómetros más adelante, y hasta el 101, la ruta vuelve a estrecharse, existen tramos de piso bastante deteriorado, con sucesivas curvas en el trazado y limitaciones de velocidad necesariamente recomendadas a 60, 50, 40 y 30. No en vano nos adentramos en el Maestrazgo, una comarca absolutamente diferente a todo, entre las provincias de Teruel y Castellón.

SINGULAR MAESTRAZGO

Tras dejar atrás Monroyo (km. 94), y hasta el kilómetro 83,500 —límite con la provincia de Castellón—, la carretera es monótona.

Todo es vegetación, que se mezcla con las curvas y las limitaciones de velocidad máxima recomendada. En esta zona el tráfico es muy escaso y, según nos ha comentado algún lugareño, abunda la caza: «Aquí hay demasiado jabalí».

Km. 83. La carretera sube y sube hasta Puebla de Alcolea y en ella se encuentran algunos tramos peligrosos en época de hielos. Una situación que se mantiene hasta pasado el puerto de Torre Miró (km. 72,500), que con sus 1.259 metros de altura suele verse

Hay que visitar...

En *Zaragoza*, además de rendir las visitas de rigor a la Basílica del Pilar (retablo, cúpulas y tesoro de la Virgen) y a la Catedral de La Seo (ábside mudéjar s. XV, Museo de Tapices), son dignos de contemplar La Lonja (s. XVI), el torreón de la Zuda (mudéjar, s. XV), el Palacio de la Aljafería (especialmente el mihzab y el salón del trono), los sarcófagos paleo-cristianos de Santa Engracia y, entre otras cosas, las torres mudéjares de San Pablo, La Magdalena y San Miguel de los Navarros.

En *Azaila*, los yacimientos iberos, celtas y romanos, el conocido «Cabezo de Alcalá», desde el que se contempla una vista singular.

En *Híjar*, los restos del viejo castillo de los duques de Híjar (ss. XIII al XVI), Santa María la Mayor (ss. XVI al XVIII), la plaza porticada, la Casa de los



Alcañiz: Plaza de España.

Duques y San Antonio Abad (gótico, ss. XV al XVI).

En *Alcañiz*, cabecera del Bajo Aragón, la Plaza de España con el Ayuntamiento (s. XVI) y la Lonja gótica (ss. XV al XVI), Santa María Mayor —erigida en colegiata en 1407—, las iglesias barrocas de los Escolapios y del Hospital, y las casas del Cucharón y de Santa Pau, entre otras obras que conforman un hermoso conjunto.

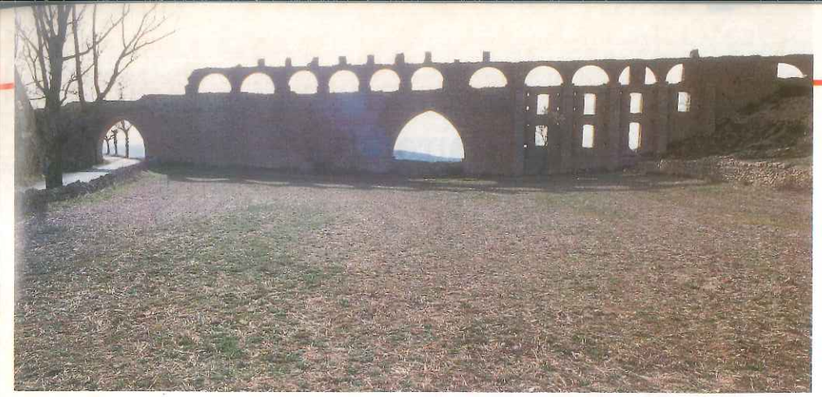
En *Morella*, capital del Maestrazgo, las murallas y el Castillo (s. XIV), la iglesia Arciprestal (s. XIII), el acueducto romano y el claustro de San Francisco (s. XIII). Eso, claro, aparte de toda la ciudad en su conjunto.

En *Traiguera*, el Santuario de la Virgen de la Salud (ss. XV al XVI).

En *Vinaroz*, la iglesia Arciprestal (s. XVI) con una hermosa fachada.

En *Benicarló*, su iglesia del s. XVIII, con singular torre.

En *Peñíscola*, la ciudad vieja, el castillo y la iglesia parroquial, con crucero y presbiterio corintio, donde se conserva un cáliz de Benedicto XIII.





Acueducto y calle típica de Morella, donde la belleza se ha hecho ciudad.

cerrado o precisa uso de cadenas en los momentos más duros del invierno.

Km. 65. Morella es la belleza del Maestrazgo hecha población. Uno parece encontrarse por momentos en pleno Pirineo —valga la comparación— y se olvida que está en una provincia que vive de cara al mar, el cual dista de allí esos 65 kilómetros de carretera.

Km. 51. El puerto de Querol (1.020 metros), al que se llega después de un tramo de carretera bueno, aunque no perfecto, presenta en invierno los mismos problemas de viabilidad que el de Torre Miró. En el descenso existen tramos de firme castigado por los hielos. Hay que extremar las precauciones, porque bajar se hace cada vez más peligroso, pronunciado y serpentenante, abundando los barrancos.

Km. 38. Cuatro kilómetros después del Santuario de Vallivana, la carretera se estrecha, hasta que en el kilómetro 22 el viajero se encuentra con un nuevo asfalto, aunque los arcenes brillan por su pésimo estado. El tráfico se hace más intenso, aunque no excesivo, hasta Vinaroz, por La Jana, Traiguera y San Jorge.

Km. 0. La ciudad de Vinaroz es el punto final —en realidad, el principio— de la N-232. Esta vía desemboca en la N-340, la que muchos conocen simplemente como «la carretera de la costa», en su punto kilométrico 142,500. El cruce soporta una importante densidad de circulación, que se centuplica durante el verano.

Hemos abordado la N-340 hacia la derecha; es decir, en descenso hacia Valencia. En el kilómetro 136 se encuentra Benicarló, población saturada de veraneantes en la época que se aproxima, y por la que nos adentramos, de cara al mar, hasta acceder a la local CS-501, que a lo largo de unos ocho kilómetros lleva hasta el pueblo de Peñíscola. Son unos kilómetros en los que la velocidad está limitada a 60 por hora. No hace mucho que ha sido ensanchada en algún tramo, sobre todo teniendo en cuenta los muchos visitantes que recibe Peñíscola, que en verano someten la vía a constante movimiento. Además, numerosos vehículos aparcan en sus laterales y el trasiego de peatones es constante. La playa manda. El mar domina. El mismo mar que, durante el invierno y cuando llega algún eventual temporal, ha hecho algunas veces necesario cortar el tráfico. Pero eso es casi anécdota, como para los habitantes del lugar lo fueron «Calabuch» y «El Cid». Hoy manda el turismo.

Adrián GUERRA
Fotos: Miguel GARROTE
(Enviados especiales)

Hay que degustar...

Los aragoneses basan su gastro nomía, fundamentalmente, en su campo y en su ganadería. Se trata de una cocina sencilla y poco refinada, fuerte. En las mesas de Aragón podemos destacar, entre otros platos, las sopas de ajo de Teruel, las sopas royas (con chorizo), las migas —en sus diferentes variedades—, las borrajas —verdura típica de la región, que se aliña con aceite crudo—, los bisaltos fritos con cebolla, o las espinacas, que allí se denominan «espináis». Ya en otro capítulo, se encuentra el pollo al chilindrón, muy típico, o el ternasco asado o a la brasa, o los huevos al salmorrejo. Y tratándose de Teruel, provincia que ocupa la mayor parte de nuestro recorrido por la N-232, nada como el jamón, el arroz a la aragonesa, las judías con longaniza, el cerdo a la turolense o las citadas sopas de ajo en perolico. Para postre, el riquísimo melocotón con vino. Y si éste es de Valderrobres o de Cariñena, mejor que mejor.

En cuanto a Castellón, y en concreto a la zona que hemos tocado en nuestro viaje, es obligado degustar los langostinos, la mariscada y una buena crema catalana en Vinaroz, las «enteritas» (sepias) en Benicarló, la dorada al horno y los dátiles de mar en Peñíscola, y los «tombets» y «flaons» en cualquier mesón morellano. Eso sin olvidar las paellas, exquisitas en toda la Comunidad Valenciana, los vinos de la zona, el «licor carmelitano» que elaboran los monjes de Benicasim y, desde luego, la horchata y los helados de la zona, de proverbial tradición.

El antipapa Luna

Viajar a Peñíscola es acercarse a la historia de don Pedro de Luna, al antipapa nacido en 1328 en Illueca (Zaragoza), que estudió leyes en Montpellier y fue nombrado cardenal por Gregorio XI. Tras originarse el cisma de Occidente, con Urbano VI en Roma y Clemente VII en Avignon, fue elegido como sucesor de éste, alineándose en torno a sus derechos Aragón, Castilla y Francia. Se consideró Papa legítimo y no accedió a renunciar, incluso después de depuesto por el Concilio de Constanza. Abandonado por sus seguidores se retiró a Peñíscola, en cuyo castillo residió hasta su muerte, en 1423. Su cadáver, trasladado a Illueca, fue arrojado al Isuela por los franceses en la Guerra de la Independencia, aunque se logró rescatar el cráneo, que se conserva en el castillo de Sabiñán (Zaragoza). Buena parte de sus escritos se encuentran en Roma.

Plan General de Carreteras

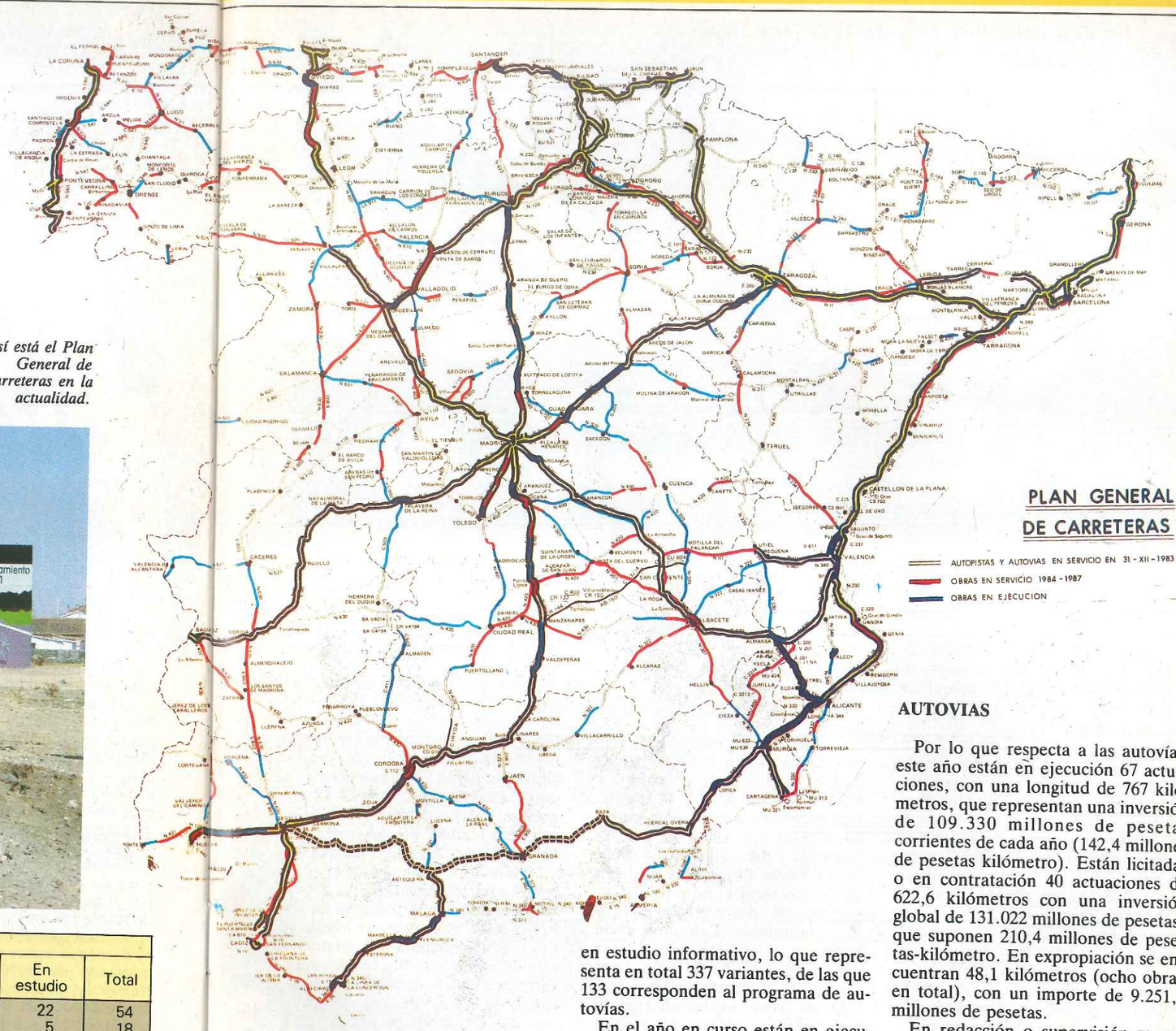
ESTE AÑO, 170.000 MILLONES

EL Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo invertirá durante este año alrededor de 170.000 millones de pesetas. Desde el 89 al 91 la cifra global ascenderá hasta los 800.000 millones, cifra esta con la que quedará concluido en gran parte el Plan Nacional de Carreteras. Uno de los apartados importantes de este plan será las variantes y travesías.

El Plan General de Carreteras había establecido la existencia de 636 travesías conflictivas en la Red de Interés General del Estado, «en virtud de los parámetros de población, tráfico, accidentes y mercancías peligrosas que circulan por las mismas» según señalan fuentes del MOPU. Posteriormente, por criterios de transitabilidad, se han añadido 24 travesías más, hasta completar la cifra de 660 travesías conflictivas, de las que 133 se eliminan en el programa de autovías. El Plan recoge que, en principio, se suprimirán 358 mediante variante y se acondicionará el resto.



Así está el Plan General de Carreteras en la actualidad.



Comunidades Autónomas	Travesías Conflictivas	Variantes						
		En servicio	En ejecución	En construcción	En expropiación	En proyecto	En estudio	Total
Andalucía	73	2	6	7	2	15	22	54
Aragón	40	—	2	6	3	2	5	18
Asturias	31	2	—	5	1	13	—	21
Cantabria	36	4	2	—	—	2	1	9
Castilla-León	151	5	9	9	6	26	19	74
Cast.-La Mancha	78	5	11	4	1	10	23	54
Cataluña	61	2	—	—	1	11	—	15
Extremadura	20	—	1	—	—	3	8	12
Galicia	75	1	1	—	1	1	4	8
Madrid	10	—	2	1	1	3	5	12
Murcia	14	—	2	—	—	6	7	15
C. Valenciana	65	1	17	3	2	11	6	40
Rioja	6	—	1	2	—	2	—	5
Total	660	22	54	38	18	105	100	337

Durante el cuatrienio 1984/87 se pusieron en servicio 22 variantes, están en ejecución 54 variantes, 38 en contratación y 18 en fase de expropiación; en proyecto hay 105 y 100 están en estudio informativo, lo que representa en total 337 variantes, de las que 133 corresponden al programa de autovías.

En el año en curso están en ejecución, contratación o expropiación 57 variantes con una inversión global de 30.720 millones de pesetas. En redacción hay 81 proyectos con un presupuesto de más de 48 millones de pesetas y 54 estudios informativos con un presupuesto de 20.127 millones de pesetas. Finalmente, del total del subprograma queda por ordenar la realización de los estudios correspondientes a 141 travesías conflictivas, que representan el 22 por 100 del total.

AUTOVIAS

Por lo que respecta a las autovías, este año están en ejecución 67 actuaciones, con una longitud de 767 kilómetros, que representan una inversión de 109.330 millones de pesetas corrientes de cada año (142,4 millones de pesetas kilómetro). Están licitadas o en contratación 40 actuaciones de 622,6 kilómetros con una inversión global de 131.022 millones de pesetas, que suponen 210,4 millones de pesetas-kilómetro. En expropiación se encuentran 48,1 kilómetros (ocho obras en total), con un importe de 9.251,6 millones de pesetas.

En redacción o supervisión se encuentran 56 proyectos de construcción o trazado, con una longitud de 537,8 kilómetros y un importe de 114.379 millones (supone 199,3 millones de pesetas-kilómetro), así como 30 estudios informativos en 867 kilómetros por un importe de 139.855 millones de pesetas. Del total del programa sólo quedan por ordenar 11 estudios con una longitud total de 293 kilómetros, todos ellos pertenecientes a la segunda fase del plan.

Para circular necesitan permiso especial

COSECHADORAS: TORTUGAS DEL ASFALTO



J. Ignacio RODRIGUEZ

CUANDO el buen tiempo invita al sufrido automovilista a abandonar las ciudades para buscar reposo en el campo, el mar o la montaña, el cereal está a punto para la siega, lo mismo que las 47.000 máquinas que cortarán sus espigas. A veces estas tortugas del asfalto originarán largas caravanas en su lento caminar hacia el lugar de la faena, en unas fechas a veces coincidentes con los desplazamientos masivos.

El actual parque de máquinas cosechadoras existente en España es de 47.555 unidades, aunque según el departamento de maquinaria del Ministerio de Agricultura, son datos algo hinchados ya que, en ocasiones, los titulares de estos vehículos no suelen declarar la baja de los mismos cuando se los lleva el chatarrero. En cualquier caso, son más de 40.000 vehículos, fundamentalmente lentos y voluminosos, los que se ponen en movimiento por todo tipo de carreteras para acudir al lugar de la faena, durante los meses de mayo, junio y julio. Entre finca y finca se van a ver obligados a circular por carreteras abiertas al tráfico general y los desplazamientos de estos vehículos, catalogados como *«especiales»*, van a estar condicionados a unos itinerarios marcados por los responsables de Transportes de cada Comunidad, a fechas, horarios y otras restricciones específicas, para evitar, en lo posible, ser un obstáculo para otros vehículos más rápidos.

El mayor parque por comunidades —que coincide con las mayores superficies cerealistas— lo tiene Castilla y León, con 12.416 unidades, seguida de Castilla-La Mancha, con 8.724; Aragón, 8.223; Andalucía, 6.104; Cataluña, 4.339; Extremadura, 1.553; Navarra, 1.540, y La Rioja, 950. No obstante, no siempre realizan un tráfico local y, en muchos casos, coincidiendo con las temporadas que impone el clima de cada región, se trasladan primero los castellanos a Andalucía, por carreteras de primer orden, y después de faenar en las «tierras de pan», buscan el norte, más tardío.

NORMAS ESPECIALES PARA VEHICULOS ESPECIALES

Dentro de la gran familia de «vehículos especiales», en cuyas matrículas aparecen las siglas VE, el código define la maquinaria agrícola automotriz —las cosechadoras— como la de trabajo agrícola que puede trasladarse y maniobrar por sus propios medios y tenga al menos dos ejes, pudiendo arrastrar algún elemento desmontable de la misma provisto de ruedas.

Salvo para adelantar o girar a la izquierda —maniobras que sólo pueden efectuar si no obligan a los conductores de otros vehículos a modificar bruscamente la dirección o velocidad de los mismos— circularán siempre lo más cerca posible del borde exterior de la calzada, incluso por el arcén, si fuera posible. Los que excedan de 2,50 metros de anchura real sólo podrán circular sin limitaciones por vías que les permitan dejar libre la mitad del ancho de la calzada. En caso contrario, fundamentalmente en carreteras locales muy estrechas, las autoridades obligarán a que la cosechadora vaya precedida por un coche-piloto para avisar a los conductores que vienen en sentido contrario.

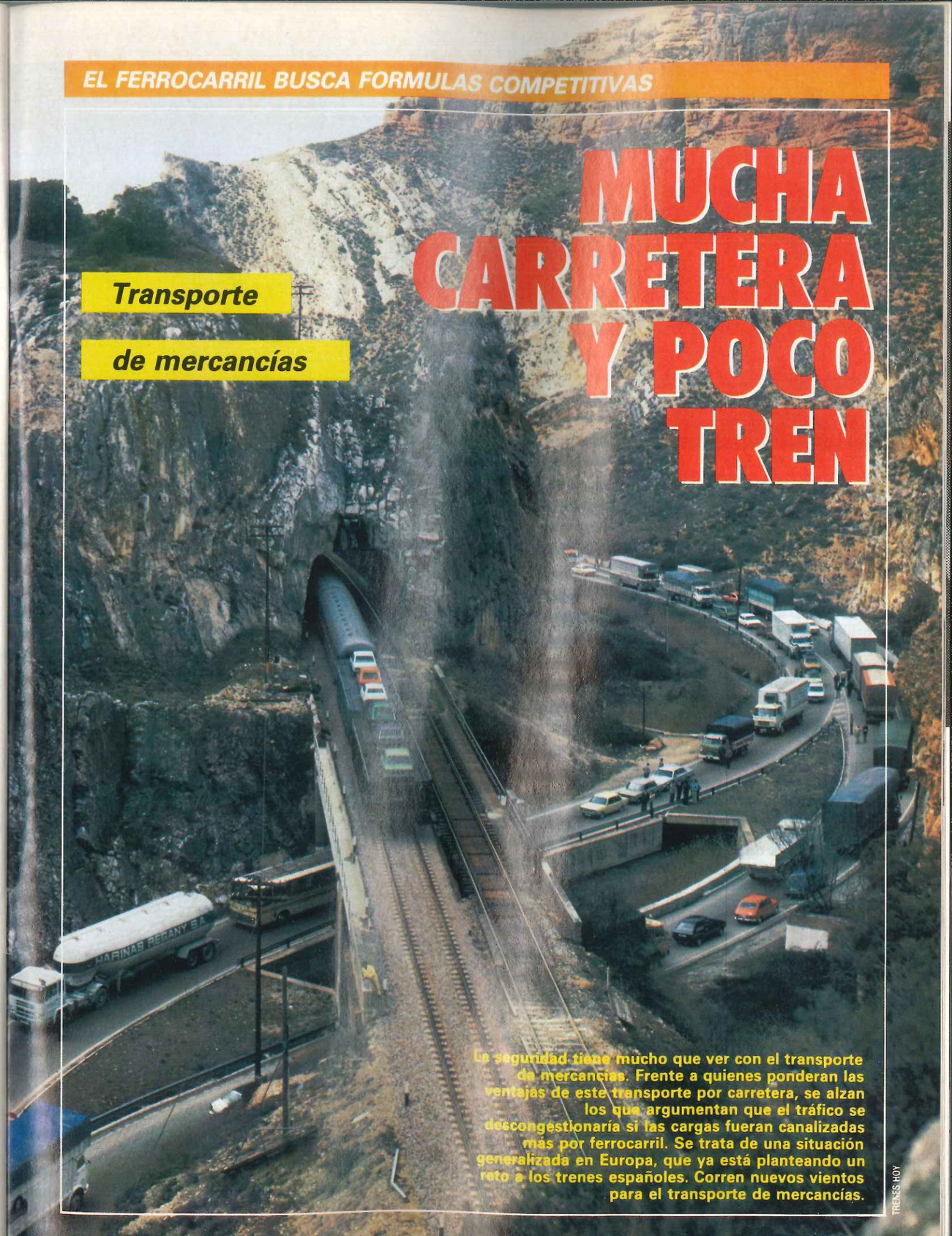
Por otro lado, excepto en aquellos casos de imposibilidad por accidente o avería, las detenciones o estacionamientos deberán efectuarse fuera de la calzada y del arcén. Asimismo, no podrán circular entre el anochecer y el amanecer.

José Ignacio RODRIGUEZ

EL FERROCARRIL BUSCA FORMULAS COMPETITIVAS

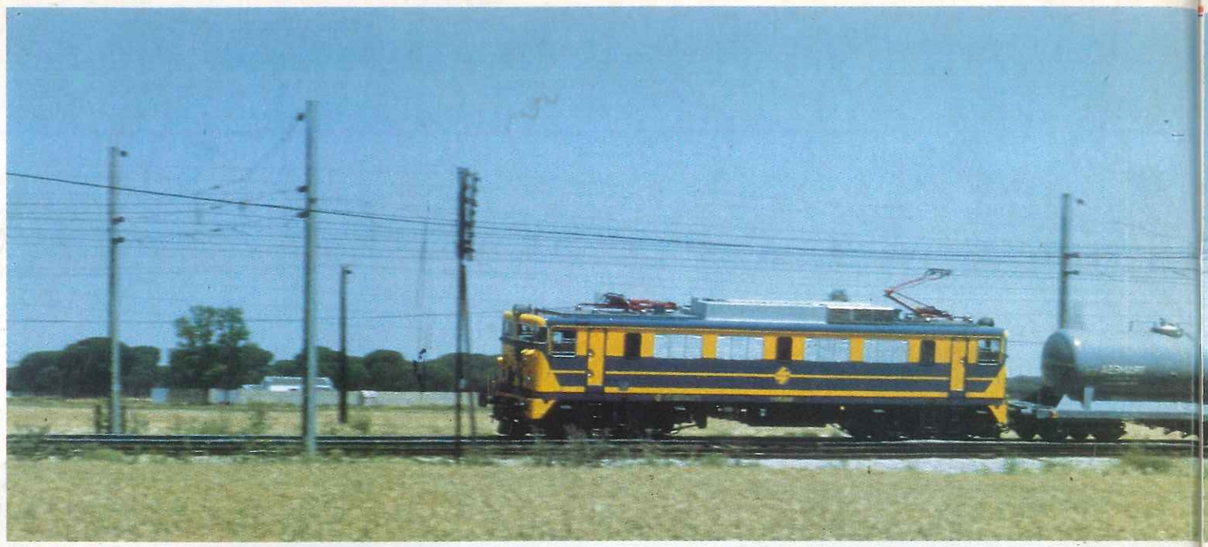
Transporte de mercancías

MUCHA CARRETERA Y POCO TREN



La seguridad tiene mucho que ver con el transporte de mercancías. Frente a quienes ponderan las ventajas de este transporte por carretera, se alzan los que argumentan que el tráfico se descongestionaría si las cargas fueran canalizadas más por ferrocarril. Se trata de una situación generalizada en Europa, que ya está planteando un reto a los trenes españoles. Corren nuevos vientos para el transporte de mercancías.

TRENES HOY





TRENES HOY

El capítulo de los contenedores (tráfico intermodal) cuenta con una buena explotación por parte de los ferrocarriles españoles.

Según fuentes del Ministerio de Transportes, los porcentajes que se barajan habitualmente en las estadísticas del transporte de mercancías no se ajustan del todo a la realidad. Se habla de un 8 por 100 de transporte por ferrocarril —referido al total—, pero no se tiene en cuenta la viabilidad del tren, que es un hecho a partir de 150 ó 200 kilómetros de distancia. *«Con todo* —explica a TRAFICO Manuel Panadero, director general de Transportes Terrestres—, *si ese ocho por ciento desapareciera, nos encontraríamos con un ocho por ciento más de camiones por nuestras carreteras. Un impacto que entrañaría en la red de carreteras un volumen de un veinte por ciento más en medias y largas distancias, debido a los problemas de capacidad de la red.»*

Parece un hecho comprobado. La incidencia de la carretera en el transporte de mercancías prácticamente «barre» la que puede tener el ferrocarril. Pero eso no es alentador desde el punto de vista de la seguridad vial. Circulan por la red viaria española alrededor de un millón de vehículos de transporte y los planteamientos de economía y eficacia a menudo quedan enfrentados. *«Para los bienes de mayor valor unitario* —matiza Panadero—, *la influencia del precio del transporte es menor. Desde la crisis del petróleo, ya se está hablando de un análisis de inversión cero: así el transporte deja de serlo para convertirse en un almacén que se mueve. Y esto se refleja en el ferrocarril. En economía, las mercancías que tradicionalmente sustentaban al ferrocarril se han hundido. Han aparecido mercancías —tipo «chips»— que se adaptan mejor a la carretera y la dispersión de los puntos de origen dificulta la actividad del tren.»*



La carretera sigue siendo el modo preferido de transporte de los profesionales que llevan cargas.

TRAFICO INTERIOR DE MERCANCIAS
Toneladas kilómetro

	1980	1984	1985	1986
Carretera	98.898	119.489	120.045	126.040
Ferrocarril	11.300	12.076	11.906	11.737

Fuente: Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.



José RUBIO

Las mercancías peligrosas van tan seguras en tren como en camión si se cumplen las normas.

TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCIAS
Cantidades en miles de Tn. Datos referidos a 1985

	Entradas	Salidas	Totales
Carretera	6.370	7.480	13.850
Ferrocarril	768	1.790	2.558

Fuente: Dirección General de Aduanas.

A este panorama hay que añadir el hecho de que *«la distancia media de transporte de mercancías es de unos trescientos kilómetros y, en cualquier caso, por debajo de los mil trescientos kilómetros y por encima de los ciento setenta. Y por eso se ha ido imponiendo el transporte por carretera, puesto que la especial orografía de nuestro país exige un transporte que sea, al menos, combinado».* Por si fuera poco, está el factor de las pendientes: el tren no puede pasar más allá de un dos por ciento de inclinación, ya que 20 milésimas supone una pendiente sólo accesible para locomotoras nuevas y potentes. *«Y en carretera* —reconoce el director general de Transportes Terrestres— *un dos por ciento de inclinación ni se nota».*

Desde el primero de agosto de 1987, la LOTT (Ley de Ordenación de Transportes Terrestres) ha tratado de implantar una filosofía de concurrencia equilibrada. *«Cada modo debe especializarse en los tráficos donde cuente con ventajas relativas* —comenta Panadero—. *Porque cualquier intento voluntarista estaría condenado al fracaso: es imposible obligar a las empresas a que lleven las mercancías por ferrocarril. Eso sólo se hacía en la URSS y hasta allá se está cuestionando.»* Según el director general de Transportes Terrestres, la Administración tiende al equilibrio en carretera; esto es, a que el volumen de camiones vaya en consonancia con el de cargas. *«Queremos lograr que el transporte sea seguro* —indica— *y se exigirán las condiciones para ello. El caso de las mercancías peligrosas es claro: tan seguro es el ferrocarril como la carretera para transportarlas..., siempre que en ambas modalidades se respeten las normas.»*

PAQUETE DE CONTRAMEDIDAS

Así las cosas, los responsables del ferrocarril se han propuesto no perder el tren del transporte de mercancías. Ya se han arbitrado diferentes tipos de medidas para paliar esta situación. En 1986 se transportaron por ferrocarril 250.000 toneladas de remolacha y existen proyectos de las compañías azucareras para intensificar este tráfico



TRENES HOY

Las terminales de Renfe en puertos españoles no bastan para dar salida al potencial de mercancías existente.

—en que el tren dispone de ventaja— y dotar sus instalaciones de accesos más directos al ferrocarril. Unas 750.000 toneladas de cítricos levantinos fueron transportados en la campaña 87-88 con destino a Gran Bretaña, Alemania Occidental y Francia. Y en esta línea, el tren se está superando día a día. Desde el pasado 2 de febrero un «Teco» (expreso de contenedores) marcha a 120 kilómetros por hora cargado con frutas, hortalizas y verduras de Valencia: en seis horas llega a Mercamadrid y surte de mercancías perecederas al mercado para mayoristas. Esta iniciativa ha roto un paréntesis de treinta años en este tipo de tráfico y ya se está pensando en ampliar las líneas del «Teco» de 120 km/h. a Levante y Barcelona, Levante-Bilbao/Levante-Asturias/Galicia, Andalucía-Madrid, Andalucía-Barcelona, Andalucía-Bilbao/Asturias/Galicia y Valladolid-Barcelona. Sólo falta para ello la dotación de nuevas plataformas para ese expreso especial, en unas condiciones de transporte muy ajustadas: 2,75 pesetas por kilo de carga.

Desde enero de este año, el Sistema Automatizado de Control e Información de Mercancías ha venido a hacer más práctico el transporte de éstas por ferrocarril. Da cuenta de la situación en tiempo real de la totalidad del parque de vagones de mercancías: de esta forma, merced a su conexión con el Centro de Proceso de Datos en Madrid-Delicias, el vagón hace un menor recorrido en vacío y la mercancía llega a destino en plazos más breves.. *«Aunque la tendencia de los últimos años ha sido descendente para el transporte en ferrocarril* —admite Ignacio Barrón, jefe de Documentación del Departamento de Relaciones Externas de Renfe—, *hemos estabilizado el mercado. Si el índice de participación del transporte de mercancías es entre el treinta y cinco y el treinte y seis por ciento en los ferrocarriles franceses, en España estamos entre el quince y el veinte por ciento. Lo cierto es que estamos a la cola de la participación europea.»*

Según Barrón, son varios los factores que influyen negativamente en el despegue del ferrocarril como transporte de mercancías. *«La velocidad no es lo más importante* —dice—, *sino más bien los plazos de entrega, su fiabilidad, las tarifas y los acarreos. Las entradas del tren en fábricas, lo que llamamos "derivaciones particulares", están considerablemente por debajo de la media europea. Hay una escasa presencia masiva en los puertos españoles y se dan casos, como el de Barcelona, en que se han quitado vías.»*

En no pocos países de Europa Occidental se está apostando por el transporte combinado de mercancías. *«Ahí está el ejemplo de los "canguros" o vagones-coche del país vecino. Muchos camiones extranjeros tienen que atravesar España y al llegar a Perpiñán, su vehículo sube a un tren y recorre Europa en una noche y medio día. Esto redunda en beneficio de todos. Porque está claro que si aumentara la participación del ferrocarril y del transporte combinado, disminuiría el transporte por las carreteras españolas, bajaría el índice de adelantamiento y también la siniestralidad. Las mercancías peligrosas y comprometidas van más seguras por ferrocarril, como lo demuestra el que el transporte nuclear se esté haciendo masivamente por tren. Y es que en ferrocarril van más seguras que por autopista. Tampoco hay que olvidar el deterioro de las carreteras a causa de los transportes pesados, algo evitable a través del tren. Además, el coste de conservación de las carreteras lo paga el usuario y cabría ahorrarle ese desembolso.»*

En clara desventaja en la mayor parte de las mercancías frente a la carretera, el ferrocarril ha logrado sacar partido del denominado transporte intermodal (de contenedores). *«Es normal* —indica Ignacio Barrón—, *porque una pareja de maquinistas puede llevar más de ochocientas toneladas de mercancía, mientras que haría falta una flota de veinte camiones para llevar la misma cantidad.»* Con todo, algún sindicato ha denunciado recientemente el abandono presupuestario de las mercancías en favor de los viajeros por parte de Renfe, una política que —de plasmarse en la realidad— ayudaría poco al despegue del ferrocarril en este sector tan competido.

Juan GIRON ROGER

CONGRESO INTERNACIONAL EN BRASIL SOBRE SEGURIDAD VIAL

Cuatrocientos congresistas de todo el mundo «preocupados por el tema de la seguridad vial», procedentes de diversos países y pertenecientes tanto a instituciones privadas como públicas, que desarrollaron un total de ochenta trabajos en los que se puso de manifiesto la enorme preocupación existente por este campo, configuraron el I Congreso Internacional de Segurança no Tránsito, celebrado en Brasil, del 11 al 16 de abril, y organizado conjuntamente por la Universidad Federal de Uberlandia y la Universidad de Valencia (Facultad de Psicología, Unidad de Investigación en Seguridad Vial). Una de las conclusiones a las que se llegó fue que la seguridad vial se ha convertido en el problema de salud pública que ha experimentado mayores tasas de crecimiento en los últimos años en la mayoría de los países.

UN PROBLEMA EN AUMENTO EN TODO EL MUNDO

La idea de organizar el congreso en Brasil surgió de la dramática magnitud de los datos estadísticos sobre accidentes en este país. En un solo año ha habido un millón de accidentes, 500.000 heridos y 50.000 muertos, con unos costes económicos que las autoridades brasileñas cifran en un billón y medio de dólares USA. Los expertos sitúan el problema en causas tales como el envejecimiento y mala conservación del parque de automóviles; una deficiente infraestructura viaria, inadecuada al crecimiento del parque; la falta de preparación técnica de los conductores; problemas culturales profundos, etcétera. Aun siendo conscientes de que esas causas solamente pueden ser modificadas a lo largo de muchos años de esfuerzo y algunas generaciones, parece que también resulta claro que es necesario intentar una solución que palíe el problema a corto plazo. Esta convicción movilizó a la Universidad Federal de Uberlandia —donde se encuentra localizado el Centro de Investigación sobre tráfico más activo de Brasil— a organizar una gestión, en la que los investigadores de todas las especialidades, y provinientes de todos los países del mundo, se reunieran para analizar en profundidad la problemática de la seguridad vial, no sólo brasileña, sino mundial.



En los simposios se analizaron en profundidad «y con una activa participación» diversos temas monográficos de actualidad relacionados con la seguridad vial, tales como la ingeniería y el tráfico, la comunicación de masas y la seguridad vial, los accidentes de tráfico: estadísticas, evaluación y prevención, percepción y evaluación de las situaciones de riesgo, la selección de conductores, los conductores profesionales, la legislación de tráfico, la fatiga de la conducción o el tráfico en Brasil: un problema de salud pública.

Las conferencias corrieron a cargo de relevantes políticos y científicos, todos ellos especializados en seguridad vial, entre los que se encontraban dos españoles, Francisco Tortosa y José Soler, ambos de la Facultad de Psicología de Valencia y colaboradores habituales de esta revista, que disertaron respectivamente sobre «La selección de conductores en España: problemática del modelo actual» y «Percepción y evaluación de las situaciones de riesgo en la conducción de automóviles».

Entre algunas de las conclusiones más importantes que se desprenden de las distintas intervenciones y trabajos presentados en la reunión estaban las siguientes:

- La seguridad vial se ha convertido, con el paso del tiempo, en el problema de salud pública que ha experimentado mayores tasas de crecimiento en los últimos años en casi todos los países industrializados del mundo.
- La solución a tal problema pasa por la colaboración estrecha entre especialistas de diversos ámbitos de estudio y los responsables de la seguridad vial de los distintos países. Pero es responsabilidad de los distintos gobiernos el desarrollar un modelo de sociedad y generar los recursos que hagan posible tal tipo de colaboración.
- Todos los asistentes al congreso ponen de manifiesto la necesidad de introducir programas de educación vial obligatorios en la escuela, con el fin de generar desde edades tempranas actitudes positivas de responsabilidad y respeto de normas.
- Se pone de manifiesto (la necesidad de mejorar los sistemas de selección de conductores, tanto en la vertiente médico-psicológica, como en todo lo relacionado con la formación de conductores y al nivel de exigencia para la obtención de los permisos de conducir.
- Se considera también imprescindible para evitar la accidentalidad la mejora de las vías y la infraestructura vial, adecuándola a las nuevas condiciones que imponen los parques actuales. También se resaltó la necesidad de incorporar las modernas tecnologías a la mejora de la señalización, así como continuar investigando en el desarrollo de los niveles de seguridad en los vehículos.
- En lo que se refiere a las legislaciones sobre tráfico, numerosos investigadores manifestaron que muchas de ellas están obsoletas o desajustadas, resultando imprescindible una revisión en profundidad de las mismas.
- En lo relativo a la política sancionadora, se insistió en la necesidad de dureza e inmediatez en la aplicación de sanciones tras la trasgresión de la norma. Asimismo, se apuntó la conveniencia de complementar la política sancionadora, con una política de recompensas tangibles para la conducción segura, exenta de accidentes e infracciones.
- También se consideró que sería especialmente interesante diseñar y dirigir campañas específicas de prevención de accidentalidad, pensadas para grupos de alto riesgo, junto con campañas generales informativas dirigidas a toda la población. Por parte de la representación española se insistió en que el conocimiento de los factores potenciales de riesgo lleva a adoptar conductas preventivas y disminuye la probabilidad de accidente. Este mismo modelo se viene aplicando con éxito en otros problemas de salud pública: cáncer, tabaco, infarto, SIDA, etcétera.
- Aunque existen diferencias nacionales, se señaló en reiteradas ocasiones la problemática que se deriva de la enorme dispersión de competencias entre distintos organismos relacionados con la seguridad vial y la necesidad de una entidad que coordina todo lo relativo a la misma, prioritariamente compuesta por técnicos.
- Aun existiendo importantes diferencias culturales, que hacen que el tráfico adquiera características propias en cada sociedad, se consideró en la reunión que también existe toda una serie de problemas comunes. Por ello se resaltó la necesidad de crear canales formales y estables de intercambio de información.



Los usuarios de las vías no sólo conducen teniendo en cuenta el Código de la Circulación, sino que también lo hacen en función del comportamiento que prevén tendrán los demás. No tomar esto en consideración puede ser en muchas ocasiones una importante fuente de riesgo, porque no todos parecen estar dispuestos a respetar las normas establecidas. En pocos segundos hay, pues, que inferir, con pocos datos, cuál será la conducta al volante de los otros conductores.

La atribución: lo que esperamos de los demás conductores

En la conducción las normas del Código son las que teóricamente deben regular el comportamiento de los diversos usuarios de las vías. La función básica de las normas, *dado su carácter preceptivo,* es la de poder prever y anticiparse a la conducta de los demás, de ahí que su no aceptación o incumplimiento, por parte de algunos usuarios, pueda desembocar en un accidente. No obstante, es bien sabido que no sólo se conduce en base a las normas del Código, sino también en función de los propios valores, la versión personal de las normas, las actitudes y motivos, las expectativas y **las atribuciones.**

Todo este conjunto de factores regula la percepción de las situaciones y las conductas de los otros y lleva, tomar unas determinadas decisiones. El factor subjetivo —además del Código— es, pues, un elemento regulador clave del proceso de conducción. Conducir se convierte así en una compleja situación de interacción social, caracterizada en muchas ocasiones por la ambigüedad y la incertidumbre —no sabemos exactamente qué es lo que pueden hacer los otros—, agravada por las altas velocidades de desplazamiento y el escaso margen de tiempo disponible para tomar las decisiones correctas y realizar las maniobras adecuadas.

Es evidente que *la conducta esperada de los demás desempeña un papel fundamental para la regulación del propio comportamiento al volante.* En esa previsión juega un papel básico la **atribución,** que podríamos entenderla en este caso como la interpretación subjetiva que hacemos, el comportamiento que esperamos y la explicación que damos a lo que hacen los otros usuarios de la vía. Ello está en función de nuestro estado y de las características que observamos en los demás o sus vehículos. Y que para nosotros tienen un «cierto valor predictivo» de como se comportarán. Las situaciones de conducción son especialmente propicias para que aparezca la atribución, ya que en un breve lapso de tiempo, y a veces con muy pocos elementos indicadores, hay que inferir qué tipo de conductor se trata el que va delante o detrás de nosotros y, por tanto, qué comportamiento tendrá.

Existen **tres grandes grupos de características** de los demás conductores, o peatones en su caso, que influyen en la formación de atribuciones y prejuicios.

1. Los rasgos externos fijos de las personas, entre las que habría que destacar la edad, el sexo, la identificación étnica, el aspecto físico, etcétera.

2. Las características personales que se infieren de aspectos concretos y situacionales de la conducta de los demás: precaución al volante, impaciencia, aceptación de normas, arrogancia, agresividad, cortesía, etcétera.

3. Los rasgos externos referidos a los vehículos: matrícula, modelo, tipo, objetos decorativos, estado de conservación del vehículo, etcétera.

Todos estos factores son tenidos en cuenta —de manera más o menos consciente— cuando intentamos interpretar o prever las reacciones de los demás conductores. Precisamente en este contexto existe un importante estudio de Knapper y Cropley (1980) con una amplia muestra de conductores, que ha permitido aislar una serie de *estilos de comportamiento al volante, a los que se* **atribuye** *una especial peligrosidad* y ante los que, por tanto, los usuarios de las vías son especialmente precavidos y atentos cuando los observan.

A. Conducción irresponsable: como conducir con niños en el asiento delantero, conducir tras haber ingerido alcohol, conducir a gran velocidad con un vehículo pesado, etcétera.

B. Conducción agresiva: no mantener las distancias de seguridad, competir con los otros usuarios, «picarse» con los demás conductores, realizar cambios bruscos de velocidad no justificados, ace-





lerar cuando se está siendo adelantado por otro vehículo, etcétera.

C. Conducción descortés: como señalizar en el último momento o no hacerlo, no realizar el cambio de luces adecuado durante la conducción nocturna, hacer detenciones repentinas injustificadas, etcétera.

D. Posición incorrecta del vehículo: circular por el carril inadecuado, adelantar por el lado incorrecto, aparcar a la salida de una curva o rasante sin la debida señalización, etcétera.

E. Conducción entorpecedora: mantenerse a velocidad lenta en carril de adelantamiento, no facilitar el paso a los demás conductores, circular a velocidad reducida sin motivo, etcétera.

F. Conducción con visibilidad restringida: adelantamientos prohibidos por el Código de la Circulación, circular a alta velocidad en condiciones climáticas adversas (niebla, lluvia intensa), llevar bultos que obstaculicen la visión, no utilizar los retrovisores, etcétera.

H. Conducción descuidada: ejecutar toda una serie de maniobras que no tienen en cuenta que no se es el único usuario de la vía, no prestar atención a los demás vehículos o realizar otros comportamientos que puedan poner en peligro la seguridad de los demás.

A su vez, este y otros estudios han puesto también de manifiesto la existencia de toda una serie de *prejuicios y atribuciones de peligrosidad* —muchas veces



Cuatro modelos de vehículos sobre los que existen diferentes atribuciones y estereotipos sociales.



injustificados— *respecto de diversos grupos concretos de conductores:* por ejemplo, **los conductores jóvenes,** a los que se considera como más amantes de la velocidad, más agresivos, consumidores de bebidas o drogas, irresponsables, menos respetuosos con las normas de tráfico, etcétera (TRAFICO N.º 30); **los conductores de edades avanzadas** a los que se percibe como lentos, poseedores de menos reflejos, que son causa de entorpecimiento del tráfico, etcétera; **las mujeres, los coches de autoescuelas, los conductores de vehículos pesados o de transportes de mercancías, conductores de ciclomotores, etcétera.**

Lógicamente, los distintos grupos de usuarios difieren en la atribución de características al grupo al que no pertenecen, estando seguramente a la base de estas atribuciones toda una serie de actitudes, prejuicios y estereotipos sociales que se derivan al terreno de la conducción. La interpretación de la conducta de los conductores no es, pues, ajena al status y a los roles sociales que desempeña cada uno de los grupos dentro de una determinada sociedad.

Autoatribución, heteroatribución y difusión de la responsabilidad. La atribución suele servir también frecuentemente *para hacer responsables a los demás* de los fallos o accidentes en los que nos encontramos implicados. Esto se suele producir, sobre todo, si en la situación están involucradas personas, vehículos o algunos de los elementos descritos anteriormente, hacia los que existan determinados prejuicios que sirvan para propiciarnos un mecanismo de exculpación de nuestra propia responsabilidad. Así, numerosos estudios en diversas culturas manifiestan, por ejemplo, cómo un elevado porcentaje de conductores considera que las causas de los accidentes se deben a fallos ajenos a ellos o que los demás son más peligrosos. Muestran, también, que la mayoría de los que manejan vehículos se evalúan a sí mismos como mejores conductores que la media y se perciben como más seguros que el promedio de los usuarios.

Agresividad y atribución. La agresividad, tan presente en la conducción y sobre la que ya realizamos un extenso análisis (TRAFICO N.º 27), está íntimamente ligada, muy modulada e influida, por la conducta de los demás usuarios y por *la interpretación subjetiva que se realiza de la intencionalidad que atribuimos a sus actos.* Se puede decir, así, que las atribuciones que les hacemos son en muchas ocasiones el elemento explicativo clave de que se tengan reacciones agresivas más o menos violentas. Entre éstas cabría destacar las siguientes:

☐ **La interpretación que el conductor realiza de la causa de la conducta del agresor.** Una maniobra cualquiera, por ejemplo una frenada brusca, presumiblemente no producirá una reacción hostil si «se interpreta» como justificada. Sin embargo, la misma frenada percibida como realizada de manera caprichosa por un conductor, es probable que despierte reacciones agresivas en los conductores que circulan detrás de él.

☐ **La conducta del agresor tras la realización de su acción.** Si tras la ejecución de una maniobra incorrecta —por ejemplo, iniciar el adelantamiento cuando ya lo ha comenzado un tercero— existe algún tipo de disculpa, hay una atribución más positiva y es menos probable que aparezcan reacciones agresivas en los demás. Si por el contrario hay una actitud indiferente o se realizan gestos hostiles, la respuesta tiene más posibilidades de ser violenta.

☐ **La magnitud de la molestia o daño ocasionado.** Suele existir una relación directa entre el daño recibido o que se piensa que se podía haber recibido y la intensidad de la respuesta agresiva. Obviamente, no produce la misma reacción por tener que salirse de la calzada para evitar una colisión, que por sólo tener que frenar suavemente.

☐ **Las características del agresor.** De todos es conocido que se reacciona con más agresividad hacia conductores de determinadas minorías étnicas, o en función del sexo, la edad y el aspecto personal del conductor. Las atribuciones negativas que se hacen respecto de algunos de estos grupos y los estereotipos sociales tienen aquí un importante papel.

☐ **El grado de relación, conocimiento e identificación con el agresor.** Por ejemplo, una misma maniobra realizada por un amigo o por un desconocido no producirá los mismos efectos, ya que es percibida de distinta manera. Y ello porque la atribución de responsabilidad e intencionalidad puede variar notablemente en función de grado de relación que se tiene con la persona teóricamente «agresora».

☐ **Las características del vehículo del agresor.** Las respuestas agresivas variarán también en función de toda una constelación de rasgos sobre los que planean importantes prejuicios y atribuciones, tales como el país o provincia de matriculación del vehículo, la marca, el modelo y la antigüedad del mismo, accesorios ostentosos o extravagantes, etcétera.

☐ **Las características de la situación.** Por ejemplo, la presencia o no de acompañantes dentro de nuestro vehículo o el de los demás, el nivel de relación o parentesto de los mismos con el conductor, el tráfico denso, las retenciones, etcétera, mediatizan la percepción y, por tanto, el tipo de respuesta ante el comportamiento de los demás.

☐ **El estado psicofísico del conductor agredido.** El estado psicofísico —ansiedad, estrés, relajación, fatiga, prisa, cansancio, etcétera— es también una importante variable situacional, que modula muy notablemente los juicios que vamos a tener respecto de los comportamientos del resto de los usuarios de las vías.

El conductor debe de informarse, interpretar, decidir y actuar en intervalos temporales muy cortos, en interacción con lo que otros usuarios de las vías, en unas condiciones ambientales complejas y variables. La conducción se muestra, según lo expuesto, como un complejo mosaico de normas objetivas y de relaciones sociales, en el que **la atribución** introduce un importante elemento subjetivo, que puede entrar en conflicto en ocasiones con las reglas formales. Si la atribución es adecuada, puede ser de cierta utilidad para el que maneja un vehículo, ya que le puede ayudar a adelantarse a las reacciones de los demás para adaptarse a ellas. Si no, puede tornarse en un importante elemento distorsionador de la percepción y convertirse en peligrosa. Es por ello por lo que, una vez más, el respeto estricto y generalizado del Código de la Circulación, por parte de todo tipo de personas, se muestra como el único elemento garantizador de una conducción segura y exenta de riesgos.

Doctor Luis Montoro González
Doctor José Soler Pérez
Doctor Francisco Tortosa Gil
Unidad de Investigación en Seguridad Vial
Facultad de Psicología. Universidad de Valencia

CONDUCIR MEJOR

Sistemas de alumbrado y señalización óptica (VII)

EXAMINADOS en el anterior artículo los sistemas de señalización de posición, de gálibo y de maniobra, en el presente vamos a tratar de los de avería y de frenado, así como de las medidas que el conductor debe adoptar para verificar y mantener en buen estado de funcionamiento los distintos sistemas de alumbrado y señalización óptica. Dejaremos para otro capítulo la señalización de los vehículos de los servicios de urgencia y en servicios especiales.

1. Señalización de avería

A él se refieren, fundamentalmente, los artículos 147 IV y 149 V del Código de la Circulación.

1.1. Finalidad

Su finalidad es **señalizar** y **advertir** a los demás conductores y usuarios de la vía el **peligro que constituye momentáneamente el vehículo** que se encuentra afectado por alguna **emergencia.**

1.2. Vehículos obligados a llevarla

Es **obligatoria** en los **vehículos** que realicen **transporte escolar o de menores.**

• **Pueden llevarla los demás vehículos automóviles** y sus **remolques o semirremolques,** con **excepción** de las **motocicletas.**

1.3. Luces de que debe constar

• Son **las mismas** que las de los **indicadores de dirección.**

• **Consiste** en el **funcionamiento** o puesta en servicio, simultáneamente, de **todos los indicadores de dirección.**

• Su **puesta en funcionamiento** deberá **acusarse** por una **luz testigo** en el salpicadero.

1.4. Color

• Es el **mismo** que el de los **indicadores de dirección;** es decir, emitirán luz de color **amarillo-auto.**

• El de la **luz testigo** indicadora de su puesta en funcionamiento será de **color rojo.**

1.5. Utilización

• En **todos los vehículos,** excepto motocicletas:

— **Deberá utilizarse únicamente,** tanto **de día** como **de noche** y tanto si el vehículo se encuentra **inmovilizado** como en **movimiento,** para señalar y advertir el peligro que constituye momentáneamente el vehículo afectado por alguna emergencia, tales como **avería, accidente, caída total o parcial de la carga,** etcétera.

— En estos casos, **su utilización no exime** del empleo del **sistema de alumbrado** que proceda, si el vehículo se encuentra en **movimiento,** o del **sistema de señalización** de posición, si se encuentra **inmovilizado,** si por la hora o circunstancias fuera obligatorio su uso.

— **Tampoco exime,** en caso de inmovilización, de **colocar los triángulos de preseñalización de peligro,** si se trata de automóviles de la tercera categoría (camiones de más de 3.500 kg. de peso máximo autorizado y autobuses), o de vehículos especiales, cualquiera que sea la clase de vía en que la inmovilización tenga lugar, o en caso de no disponer de dichos triángulos, de colocar cualquier otro sistema de análoga eficacia si la inmovilización tuviera lugar en autopista, autovía o vía para automóviles, cualquiera que sea el vehículo de que se trate (artículos 51 y 301).

• En los **vehículos** que realicen **transporte escolar o de menores** se utilizará **siempre** que se efectúe **alguna parada** para **subir o bajar niños** del vehículo y mientras duren estas operaciones.

LUCES DE AVERIA Y FRENADO



J. I. RODRIGUEZ

2. Señalización de frenado

2.1 Finalidad

• Este sistema de señalización tiene por finalidad **advertir** a los demás conductores y usuarios de la vía **que se está utilizando el freno de servicio.**

• Para que pueda cumplir su misión adecuadamente, su intensidad, sin ser deslumbrante, deberá ser superior a la del alumbrado ordinario.

2.2. Vehículos obligados a llevarlo

• Todos los vehículos **automóviles,** así como todos los **remolques y semirremolques.**

2.3. Luces de que debe constar

• Las motocicletas, con o sin sidecar, llevarán una sola, mientras que los demás vehículos automóviles y sus remolques llevarán dos.

2.4. Situación

• En las motociclietas estarán situadas en la parte posterior central con respecto al eje del motociclo.

• En los demás vehículos automóviles y sus remolques, en su parte posterior, simétricamente con respecto al eje del vehículo y tan cerca de sus bordes exteriores como sea posible.

2.5. Color

• Serán siempre de color rojo y de intensidad superior a la del alumbrado ordinario.

2.6. Utilización

• Deberán encenderse tan pronto se haga uso del freno de servicio, para llamar la atención de los conductores que se encuentren detrás.

• Es importante que los conductores sepan que la luz de frenado no sólo es consecuencia inmediata del uso del freno, sino que dicho uso es obligatorio en ocasiones para señalizar, indicar o advertir algunos comportamientos.

• En sustitución de las señales hechas con el brazo, el Código de la Circulación obliga al uso del sistema de señalización de frenado para advertir e indicar a los demás:

— La **intención de detener un vehículo** que se encuentra en movimiento (artículos 27 y 149, IV).

— La **disminución de velocidad y las paradas** (artículos 104 y 149, IV).

— **Toda maniobra que implique una sensible disminución de velocidad** cuando se circule por autopista, autovía o vías para automóviles (artículo 296).

• La señalización deberá hacerse **con suficiente antelación** y mediante el **uso paulatino** de las luces de frenado.

3. Verificación, mantenimiento y reglaje de los sistemas de alumbrado y señalización óptica

El conductor debe ser muy consciente de la gran importancia que, para su propia seguridad y la de los demás, tiene el buen funcionamiento y adecuado mantenimiento de los sistemas de alumbrado y señalización óptica.

En efecto, un buen alumbrado es condición imprescindible para una buena iluminación y visibilidad y éstas, a su vez, son también imprescindibles para que la observación de la vía y su entorno, de la distancia, posición y movimiento de los demás vehículos y usuarios y de los continuos cambios que en el tráfico se van sucediendo, sea rápida, segura, fácil y cómoda. Si así no fuera, las decisiones a adoptar por los conductores ante las distintas y cambiantes situaciones del tráfico resultarían negativamente afectadas, porque al no tener una buena visibilidad se percibirían más tarde los obstáculos, la vista se fatigaría y la conducción resultaría insegura. En definitiva, unas luces en buen estado son imprescindibles para una buena seguridad vial. **Para ello el conductor debe:**

• **Verificar** con frecuencia si todas las luces **cumplen** las condiciones exigidas y la finalidad atribuida a cada una de ellas, así como si **iluminan** la distancia necesaria y con la debida intensidad y uniformidad. Dar una vuelta alrededor del vehículo con las distintas luces encendidas es una buena manera de observar si funcionan. También circulando se puede comprobar su eficacia.

• **Limpiar** con frecuencia y cuantas veces sea necesario, especialmente cuando las condiciones meteorológicas o ambientales sean desfavorables, los cristales y tulipas de las luces y los dispositivos reflectantes, para evitar que la suciedad disminuya su eficacia.

• **Sustituir** las **lámparas** cuando se observe ha disminuido su intensidad lumínica, y los **cristales y tulipas** tan pronto se aprecie han sufrido deterioro o rotura.

• **Reglar** las luces de carretera y cruce, para que los haces luminosos estén siempre bien orientados, iluminen eficazmente la distancia necesaria y, en su caso, no deslumbren. El reglaje de faros debe hacerse con frecuencia y siempre después de cualquier intervención en ellos, como cambio de lámparas, etcétera.

El procedimiento más adecuado para reglar las luces es hacerlo con un **regloscopio,** para lo que se debe acudir a un **taller especializado.** Reglar con frecuencia los faros con regloscopio es un hábito que el conductor debe adquirir, porque, además de ser una operación fácil y rápida, un buen reglado proporcionará una mayor seguridad al circular.

• **Llevar un juego de lámparas en buen estado,** en previsión de que las luces se fundan o inutilicen. Todos los vehículos automóviles deberán disponer de:

— Un juego de lámparas de las luces que están obligados a llevar, así como las correspondientes al remolque que arrastren.

— Las herramientas indispensables para realizar el cambio de lámparas. Tan pronto se observe que una lámpara está inutilizada, fundida o averiada, debe sustituirse por la de repuesto, y reponer ésta para que el juego esté siempre completo. De igual modo se deben verificar de vez en cuando las no utilizadas, para comprobar si se encuentran en buen estado.

— Los conductores deben **vigilar** y **cuidar** el buen estado de las instalaciones y conexiones eléctricas y de los avisadores acústicos y ópticos que acusan o avisan del funcionamiento de las luces.

José Antonio PEÑAS

Mini-TEST

1 Si su turismo, por causa de avería, no puede circular a más de 20 kilómetros/hora, ¿puede utilizar la señalización de avería para advertir el peligro que constituye momentáneamente el vehículo?

a) No, porque está en movimiento.

b) Sí, porque se podrá utilizar tanto cuando el vehículo esté inmovilizado como en movimiento.

2 Si, por avería, deja inmovilizado su turismo en el arcén de una autopista o autovía, ¿es suficiente señalizarlo con la señalización de avería?



a) Sí.

b) Dependerá de que sea de día o de noche.

c) No, porque se deberá acompañar del alumbrado o sistema de señalización correspondiente, si fuera necesario, y de los triángulos de preseñalización de peligro o dispositivos de análoga eficacia.

3 ¿Qué vehículos deben utilizar la señalización de avería cuando realicen una parada?

a) Todos, para indicar la momentánea obstaculización que representan.

b) Todos los de la tercera categoría cuando realicen operaciones de carga y descarga.

c) Los que realicen transporte escolar o de menores, cuando la parada sea para que suban y bajen niños.

4 Las luces de frenado serán de color rojo y su intensidad, con respecto al alumbrado ordinario de la parte posterior del vehículo, será...



a) Mayor.

b) Menor.

c) Igual. Se distinguirán porque su colocación en el vehículo es diferente a las luces del alumbrado ordinario.

5 Todos los vehículos automóviles tienen la obligación de llevar...

a) Una rueda de repuesto y las herramientas indispensables para su cambio.

b) Un juego de lámparas en buen estado y las herramientas indispensables para su cambio.

c) Un espejo retrovisor, para el caso de rotura del espejo retrovisor exterior izquierdo.

6 El alumbrado de avería, ¿se puede utilizar para indicar el obstáculo que el vehículo representa con ocasión de una parada en doble fila?

a) Sí, se puede utilizar y además es conveniente.

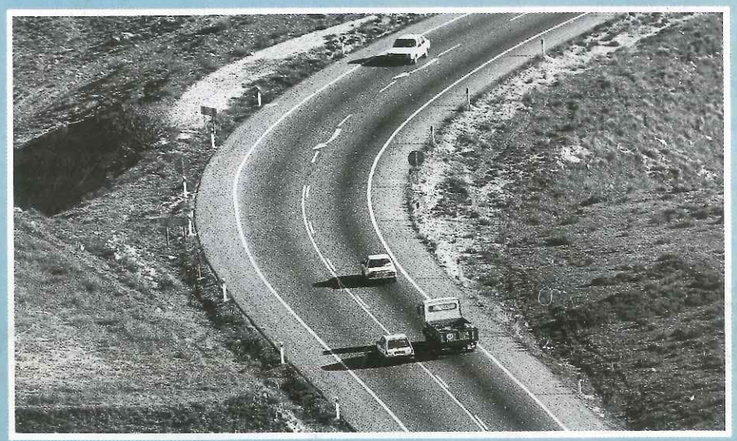
b) No.

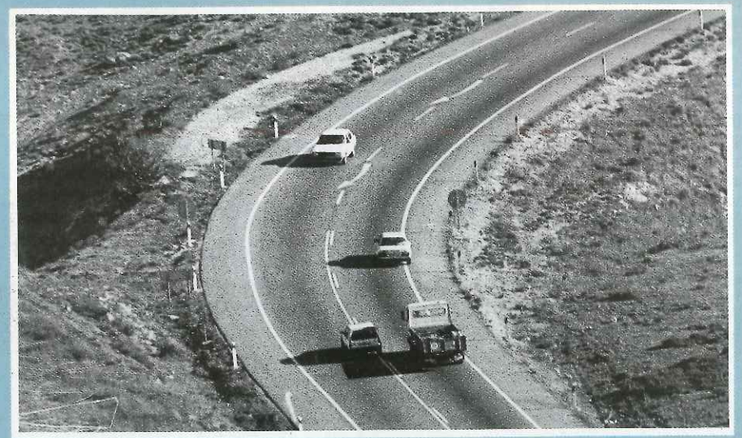
SOLUCION:

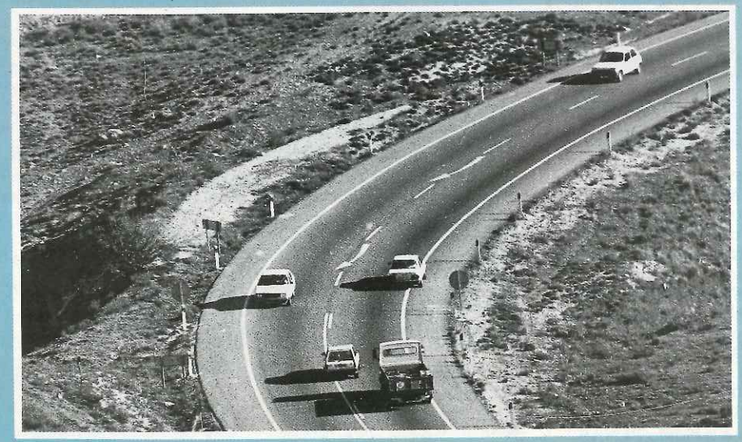
1) b, 2) c, 3) c, 4) a, 5) b y 6) b.

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.









Trámites más usuales

Ante la demanda de información respecto al modo de realizar diversos trámites en las Jefaturas Provinciales de Tráfico, hacemos un breve resumen como recordatorio.

Transferencias

El cambio de titularidad de un vehículo se hará presentando el correspondiente impreso, firmado por el adquirente, que portará el DNI original, y por el vendedor, con fotocopia del DNI. El reverso del Permiso de Circulación estará cumplimentado por el cedente, cuya firma aparecerá debidamente reconocida. Se debe adjuntar, además, el recibo o justificante del pago del impuesto municipal de circulación vigente y la liquidación del impuesto de transmisiones de Hacienda, quedando así ultimado el trámite.

Permiso de conducir

Para la revisión del permiso de conducir se acompañará al impreso suscrito por el titular el pertinente certificado psicotécnico, expedido por un centro autorizado. Además, dos fotos actualizadas, DNI original y el permiso que se vaya a revisar. De igual modo, la petición de duplicado o cambio de domicilio de dicho permiso se hará por el titular, aportando el DNI original y dos fotos.

Permiso de Circulación

El duplicado por extravío o deterioro, así como el cambio de domicilio del Permiso de Circulación, se solicitará igual que en el caso anterior, por el titular y con el DNI original.

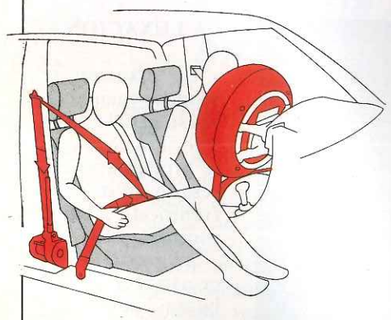
Para efectuar el cambio de domicilio debe aparecer en el DNI la nueva residencia. Este trámite es de carácter gratuito, debiéndose en el resto abonar la tasa reglamentaria.

DE NORTE A SUR

Coordina: José Ignacio RODRIGUEZ

Condenado por circular en sentido contrario

A 180.000 pesetas de multa y retirada del Permiso de Conducir durante cinco años ha sido condenado Juan José Nuño Robledo por circular en dirección contraria por la autopista Oviedo-Avilés. El juez de Gijón, Luis Roda, ha considerado que, además de un grave delito contra la seguridad del tráfico, el condenado «generó un gravísimo peligro a terceros usuarios de una red vial en la cual es imprevisible que nadie circule en dirección contraria a la permitida».



Premio a la seguridad

Daimler-Benz ha sido galardonada recientemente con el «Don Safety Trophy», el premio más importante que se concede en Gran Bretaña por la contribución a la seguridad en la carretera. El «airbag» para conductor y acompañante —bolsa que se infla en caso de accidente—, junto con el tensor de cinturón de seguridad, así como otros sistemas que permiten mayor adherencia a la calzada, incluso en condiciones extremas, han permitido a esta marca de automóviles hacerse merecedora del citado galardón.

Por un bolígrafo

Ajeno se hallaba el señor Jiménez, aquella mañana de domingo, ante el problema que se le presentaba. Regresaba con el equipo de baloncesto del colegio donde trabaja, y al maniobrar golpeó en una puerta a un R-5 estacionado. «Poca cosa —pensó—, pero debo notificar al dueño». Allí empezó la odisea, nadie tenía un «boli» a mano para dejar una nota y la calle estaba vacía.

Pasó el fin de semana dándole vueltas al «coco» sobre cómo localizar al propietario. Pensó: «Voy a Tráfico y me entero». Dicho y hecho. Pero... «¡es una mujer!, quizá el teléfono esté a nombre del marido». Hubo suerte, estaba a su nombre. Al ponerse en contacto con ella, surgió la sorpresa. Alguien anotó la matrícula y la señora había puesto una denuncia. Corrieron a la comisaría con el ánimo de retirarla, pero ya había sido cursada. «Me han dicho que al final no pasará nada..., eso espero».



José I. RODRIGUEZ

Antirrobo último modelo

Cualquier conductor está dispuesto a ponérselo más difícil todavía a los amigos de lo ajeno. Inventores y fabricantes sacan cada día al mercado nuevos dispositivos antirrobo para satisfacer esta demanda. En unos casos se trata de alarmas sofisticadas, en otros se disuade al caco con descargas eléctricamente almacenadas bajo el asiento..., y, en fin, otros de tipo casero, como el que aparece en la fotografía. Lo malo de este sistema es que podemos ir a por el «caballo» y encontrarnos sólo con la silla.



Concepción SANCHEZ



José I. RODRIGUEZ

Señal de sierra pobre

Torrelaguna, Buitrago, el hayedo más meridional de Europa en Montejo de la Sierra, constituyen puntos de referencia para una bonita excursión por la «sierra pobre» de Madrid. Incluso los rótulos turísticos invitan a acercarse a una pequeña y pintoresca población —La Hiruela—, con graciosas casitas de piedra, donde muere la carretera.

Vaya usted a verla, pero con precaución, pues, además de un puerto que los mapas no registran, con sus preceptivas curvas, puede encontrarse alguna manada de caballos paseando por el asfalto, o señales decimonónicas que no se sabe qué señalan.

Dr. Angel DEL AGUILA

ESGUINCE Y LUXACION

Un esguince o torcedura se produce en una articulación cuando, a causa de un movimiento forzado, dicha articulación se abre más de los límites que le permiten sus movimientos normales.

Tal situación trae como consecuencia que se lesionen los ligamentos y los tendones de la articulación, aunque ésta vuelva a su posición normal después del citado movimiento forzado.

Cuando se produce el esguince, la persona afectada siente un dolor muy intenso, aunque con mucha frecuencia no se da al hecho mayor importancia y se sigue utilizando normalmente esa articulación.

Así, sucede que la lesión de esos ligamentos y tendones no puede curarse y se inflama más, llegando en muchos casos a quedar una inestabilidad en la articulación que, pasado un tiempo, sólo puede ser solucionada en el campo de la cirugía.

Ante un esguince, aunque sea de muy poca importancia, los pasos que hay que seguir son los siguientes:

1. Reposo. No hay que mover en absoluto la articulación, para que de tal modo las fibras rotas puedan volver a unirse por sí mismas.
2. Poner en alto el miembro donde se encuentra la articulación afectada.
3. Colocar una bolsa de hielo encima de la articulación lesionada. Pero hay que tener en cuenta que el hielo no puede aplicarse directamente sobre la piel, sino envuelto en una toalla.

Así se mantiene hasta que empieza a doler. Entonces se repite de nuevo la aplicación, volviendo a efectuar la misma durante varias veces al día.

Desde luego, **nunca durante el primer día se debe aplicar agua caliente.**

Si el esguince reviste ya cierta importancia, apreciaremos una gran inflamación o, incluso, un hematoma. La forma en que se debe de actuar es igual a la referida anteriormente, pero añadiendo además un vendaje ligeramente apretado y el hielo encima de dicho vendaje.

En estos casos, se debe consultar a un médico antes de transcurridas las primeras veinticuatro horas, por si hubiese alguna lesión asociada y se hiciera necesario escayolar el miembro lesionado.



Una persona que sufre luxación ha de ser trasladada a un centro hospitalario siempre antes de las dos horas a partir del accidente.

LA LUXACION

La luxación se produce cuando un hueso se sale de su sitio. Para que esto se produzca es necesario un traumatismo de cierta consideración.

Al perderse el contacto de un hueso con otro, se origina una gran destrucción de los elementos de la articulación que están sujetando los huesos (ligamentos, tendones...).

Cuando existe una luxación, se puede comprobar que la articulación presenta una gran deformidad, que el herido tiene grandes dolores y que es incapaz de mover el miembro lesionado.

Ante un traumatismo de este tipo, lo que hay que hacer es lo siguiente:

1. No intentar nunca reducir la luxación.
2. Inmovilizar con pañuelos, en la posición que se encuentre, el miembro lesionado. Con ello conseguiremos aliviar algo el dolor.
3. Comprobar los pulsos, ya que al deformarse la articulación, puede oprimir la arteria, impidiendo el riego sanguíneo de la parte distal de ese miembro. Esto implica una mayor gravedad y no hay que dejar que pase un tiempo superior a una o dos horas antes de la atención en un hospital. Por eso hay que comprobar siempre que se sienten los pulsos en la parte distal de la articulación luxada.
4. No hay que forzar los movimientos en la articulación.
5. Se deja el miembro en reposo e inmovilizado, antes de ser transportado el herido al hospital.

COPERNICO



Historia de un amor frustrado

YO amaba a mi coche, que tenía el color malva de mis sueños y los faros amarillos como los ojos de mi gato. Era un viejo modelo que conservaba todas las heridas de sus antiguos dueños y todos los paisajes de una vida intensa y aventurera en su carrocería. Me lo vendieron barato y cuando me senté por primera vez al volante tuve la sensación, bastante insólita para mí, de ser feliz, plenamente feliz, como sólo pueden serlo los niños y los animales. Aquel simple gesto de abrir la portezuela, introducirme en aquella grata intimidad con olor a cuero viejo y a tabaco dormido, repantingarme en el asiento, con el grato frescor del lujo atravesándome los pantalones en el trasero, aquella tímida caricia, primero, y apretón posesivo, después, de la palanca de las marchas, que tenía suavidad de piel femenina, me trastornaron lo suficiente como para creerme en el paraíso o al menos camino del paraíso.

Ni el retrovisor oscurecido por el paso del tiempo, ni el salpicadero vulnerado por los soles de muchos veranos y la incuria de muchos conductores, ni las huellas de muchas pisadas sobre las alfombrillas de los pies, ni el hueco de muchos cadáveres sobre el respaldo del asiento me apearon de aquella plenitud desconocida, que me compensaba sobradamente de la larga espera que había tenido que sufrir hasta poder proporcionármela, en unos tiempos en que el coche era el placer de unos pocos y no como ahora la desgracia de muchos. Porque os estoy hablando de los años 40, cuando las carreteras estaban vacías y los carros de mulas competían con los coches en la destrucción de los peraltes y en la violenta utilización de las cunetas, cuando los coches atravesaban el horizonte de nuestra vida como hembras apetitosas, seguidas por los ojos de la pasión y de la envidia, y no como ahora, que son como zorras lúbricas y parásitas que os succionan el bolsillo y os vampirizan los fines de semana.

Porque la historia que os quiero contar es una vieja historia de amor, que ocurrió hace muchos años, cuando yo era joven y los coches eran la pasión de mi memoria. Antes he dicho que la palanca del cambio de marchas tenía suavidad de piel femenina y ahora os acabo de decir que el coche era como una mujer de lujo, deseada por nuestra imaginación y buscada por el insustituible placer de la posesión no compartida con nadie; pues bien, quiero deciros que mi historia tiene mucho de novela sentimental, además de relato de página de sucesos y algo de crónica necrológica. Podría titularse «Historia de una pasión», porque fue un amor trágico, como quizá son todos los verdaderos amores, como Shakespeare sabía y como Ovidio, Petrarca y nuestro Bécquer también sabían. Y como yo debiera haber sabido, porque una cosa es leerlo en los libros y otra cosa es verlo delante de vosotros, sufrirlo hasta el último momento y recordarlo durante toda la vida.

Porque mi coche era para mí como una mujer; le metía la primera con la pasión del neófito y nos lanzábamos los dos hacia la aventura de lo desconocido. El vértigo de la velocidad era una tentación constante, pero pronto advertí que a mi coche le iba mejor una velocidad media, devorando kilómetros sin sentir, dominando las cuestas sin ahogos y cayendo en las bajadas con suavidad de aterrizaje. Después de los primeros meses de rodaje, aprendí a sacarle todas las prestaciones de que era capaz y entonces sí que pude decir que era como una mujer: me hacía soñar, me complacía, me relajaba, me obedecía, tenía ternura al ralentí y frondosidad imaginativa a 100 por hora, recordaba todas mis costumbres y me amparaba en la cálida atmósfera acogedora de sus puertas cerradas. Mis amigos me decían: «El coche y la mujer, si no te la han hecho, te la tienen que hacer». Pero mi coche nunca me decepcionó y me fue más fiel que muchas de mis mujeres, a las que no bastaba tenerlas a punto para que en la primera ocasión me la jugaran.

Hasta que un día, en plena luna de miel, que duraba ya años, advertí, como si fuera una arruga en el rostro de la mujer que amamos, una reticencia en su motor, un débil renuncio en sus deberes, una especie de paréntesis en su habitual euforia; pero no me preocupé, enloquecido por el placer de su fidelidad permanente y atento a que nuestras relaciones conservaran la fluidez acostumbrada, sin los bruscos aceleronenes de los insensatos, ni las borracheras de gasolina de los tímidos. Dice, no me acuerdo quién, que cuando los dioses quieren perder a un hombre lo vuelven ciego; a mí me volvieron sordo y no valoré aquel dramático cambio de humor de mi coche o si lo noté no le di la importancia que tenía. El caso es que, como las mujeres que nos abandonan, no hubo segundo aviso, pues, diga lo que diga James Cain, el cartero nunca llama dos veces. Así es que el coche hizo un extraño y me precipité por un barranco, lleno de amor, porque, a pesar de todo, no me podía creer lo que estaba ocurriendo.

Cuando me desperté aquello todavía humeaba; era un montón de hierros retorcidos, de chapas brutalmente arrugadas, de asientos desventrados y vacíos, con el volante roto y el dial de la velocidad parado en un imposible e irónico 300 por hora. Yo no reconocía en aquella escombrera de cristales desechos, ruedas reventadas, guantera hundida como una negra boca abierta, carburador aplastado contra el morro, los cables del delco en el aire, como las patas de una araña selvática amenazante, el ventilador muerto y la correa suelta como el dogal de una horca, los faros salidos de las órbitas, mostrando un obsceno hueco inquietante, el maletero replegado sobre sí mismo, el cigüeñal amasado por una locura y los fondos, a los que nunca me había asomado, eran un amasijo de arrugas y de cicatrices, que todavía sangraban, en todo aquello yo no reconocía mi amado coche, aquel objeto de mi amor, con el que había compartido tantas horas de mi vida; yo quería morir, aunque, en realidad, ya estaba muerto. Porque sin él, no merecía la pena vivir.



VIPS SOBRE RUEDAS

«ESPARTACO», el ídolo que pisa a fondo en los ruedos

AUNQUE es un torero de los ochenta, al que le gustan la «coca-cola» y las hamburguesas, su flequillo, su risa dentífrica y su aire aniñado y humilde nos traen a la memoria a Manuel Benítez «El Cordobés», mito de los sesenta, con quien Antonio Ruiz, el padre de Espartaco, peleó por alcanzar la gloria del toreo, quedándose en el camino. Ahora, Juan Antonio (Antonio por su padre y Juan por el legendario Belmonte) recorre el firmamento de los toros como astro taurino; y es posible que hasta se encuentre en los ruedos con «El Cordobés», que haya retornado. Y es que la historia, como algunos coches traviesos, cuenta con una caja de cambios llena de sorpresas. Una historia en la que Espartaco es un ídolo embalado al que le funcionan perfectamente las «luces» de su traje y las «largas» de sus lances; un ídolo embalado que, por contra, recomienda que con los coches hay que ir despacio.

Juan Antonio Ruiz «Espartaco» (el alias proviene de su pueblo natal, Espartinas, de Sevilla) lleva prendida una especie de revancha con la vida desde niño para compensar a su familia de los malos ratos que su padre pasó como novillero en los toros, sin conseguir llegar a la cima: **«Yo no tenía conciencia de que me dedicaría a los toros. Los comienzos fueron como una especie de revancha en una profesión en la que había luchado mi padre. Luego, una vez que llegas, te exiges cosas inalcanzables que te mantienen en la lucha con responsabilidad y profesionalidad».**

Espartaco, el mayor de media docena de hermanos, entre los que tan sólo hay una chica y ya existe un novillero y un posible picador, ha heredado de su padre, además de la fiebre taurina, su nombre: Antonio. Pero pocos saben que su primer nombre, Juan, está ligado al del legendario Juan Belmonte: **«Es cierto. Me pusieron Juan porque mi padre estuvo trabajando de pensero, echando pienso a los toros, en la finca de Juan Belmonte hasta que los Belmonte le sacaron como novillero».**

Luego, la historia se ha encargado de que Juan Antonio superase el listón que no alcanzó su progenitor y se encuentre como figura del toreo; aunque sus principios no fueron, precisamente, un camino de rosas: **«En las temporadas de mil novecientos setenta y seis y setenta y siete nos trasladamos toda la familia a Madrid. Allí vivimos de alquiler. Yo era entonces novillero sin caballos y cuando tomé la alternativa, en mil novecientos setenta y nueve, volvimos a Sevilla. Los comienzos fueron una época dura, pero que recuerdo con ilusión. Cuando me veía junto a las figuras era como un favor y me venía arriba y me creía importante. Nunca perdí las esperanzas de llegar a ser como ellos».**

Y ahora, con tan sólo 25 años, se encuentra en la cima y ha conseguido las máximas aspiraciones que tienen la mayoría de los toreros: la finca, el «Mercedes» y la fama, por la que según él se paga un precio elevado: **«Normalmente temas como la paternidad que me atribuían te afectan; y aunque el profesional no los tenga en cuenta, siempre te hacen daño».**

«EL MIEDO NO TE DEJA VIVIR»

Diez cornadas, tres de ellas graves, han sido el precio más patente que ha pagado Espartaco por una profesión dura y peligrosa como es la suya: **«Sí, se piensan cosas raras. Aunque intentas olvidar, en los toros el miedo no te deja vivir. Yo, cuando estoy muy responsabilizado, suelo soñar con que me coge el toro y que me llevan a la enfermería; y lo vivo y lo sufro como si me sucediera realmente».**

Espartaco lo que más valora en la vida es la sinceridad y no le importa asegurar que **«paso mucho miedo. Esta es una profesión de mucha tensión y peligro. A mí me gustaría ser menos nervioso de lo que soy en la plaza. En mi vida personal soy más tranquilo; pero, eso sí, muy inquieto. Me tomo demasiado a pecho todo».**

La tenacidad y su humildad al reconocer que aún le queda mucho camino por recorrer son las claves de este ídolo taurino que lucha, tarde a tarde, en los ruedos por mandar en el toreo: **«No he tocado techo. Puedo sorprender cualquier tarde y no me he creído nada. Esta temporada será para mí fundamental y estoy preparado y responsabilizado para luchar por ese puesto de privilegio, si los toros me respetan. Es muy importante que, aparte del dinero, te valoren como profesional y seas centro de ferias, como me ha ocurrido este año en Sevilla, donde he toreado cinco tardes».**

A Juan Antonio, al que le gustan el fútbol, la música (clásica y flamenca) y el cine de ciencia-ficción, le dio la alternativa en 1979, en Huelva, un mito del toreo: Manuel Benítez «El Cordobés», que volverá este año a los ruedos: **«A mí me falta mucho para conseguir la fuerza que tuvo "El Cordobés" en mi profesión. Tengo la suerte de que es mi padrino y me gustaría mucho torear este año con él».**



ADELANTAMIENTOS, STOPS Y SEMAFOROS

Espartaco es un conductor joven y, a la vez, veterano: **«Me gusta bastante conducir. A los diecisiete años me metía por el campo, para aprender».** Ahora posee el tradicional «Mercedes» que anhelan los toreros principiantes y le gustan los coches grandes, seguros y cómodos; algo fundamental para estos profesionales que deben hacer cientos de kilómetros cada día: **«Para nosotros el tráfico es fundamental. Nos pasamos las noches en carretera, nuestros chóferes se dan palizas tremendas; y, por eso, tenemos un cuidado especial para evitar un disgusto. Yo, gracias a Dios, no he sufrido ningún accidente».**

Juan Antonio, excelente conocedor de las carreteras españolas, opina que están mejorando: **«Se están haciendo muchas obras y esto es fundamental para incrementar la velocidad y reducir el riesgo».**

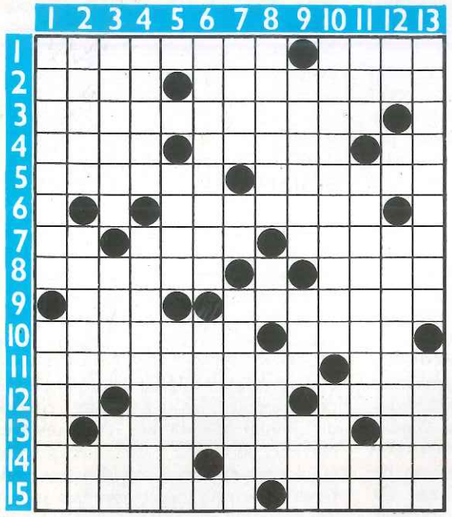
Para el joven torero, el respeto de las normas de tráfico es fundamental: **«Con los coches hay que ir despacio. A veces corremos mucho. Para mí, de las infracciones que se cometen, las que más me preocupan son los adelantamientos indebidos y los saltos de los "stops" y de los semáforos en rojo».**

Juan Antonio Ruiz «Espartaco», que, de momento, sueña con una mujer que se parezca a su madre, es un bólido taurino lanzado en 1988 a velocidad supersónica, que recomienda a los lectores de TRAFICO mucha precaución, respeto a las normas e ir despacio con los coches. Y es que, no nos engañemos, la archifamosa frase de «más "cornás" da el hambre» pasó a la historia. En nuestros días, se puede decir que para los toreros «más cornadas da Hacienda» y, sobre todo, «más cornadas da la carretera»... Después de los toros, claro.

Luis NIETO
Fotos: José RUBIO

«Con los coches hay que ir despacio»

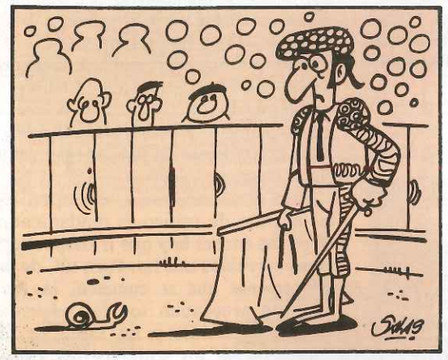
Por Antonio A. ARIAS



CRUCIGRAMA

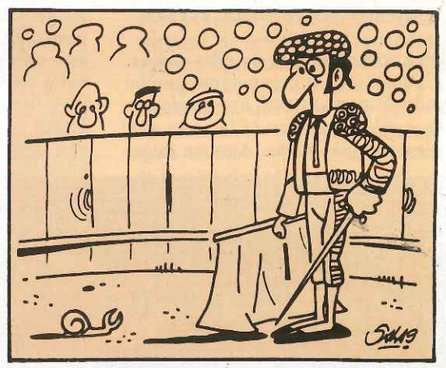
HORIZONTALES.—1: Cierta, verdadera. Rey impío de Israel, esposo de Jezabel. **2:** Dicho de palabra. Cabrestante movido por una caballería. **3:** Enrarecieron el ambiente. Consonante. **4:** Cierto baile andaluz. Enfermedad provocada por lesiones en la médula espinal. Voz de mando. **5:** Antigua secta judía practicante de la comunidad de bienes. Afectuoso, solícito. **6:** Consonante. Abreviatura de punto cardinal. Predicadora, mujer elocuente. Vocal. **7:** Marchar. Ligar con cuerdas. Extraer una cosa de otra. **8:** Remaches un clavo. Consonante. Sacerdote del Tíbet. **9:** Cualquier cosa atada. Colócalas el pie encima. **10:** Nativa de cierto país europeo. Se atreven. **11:** Fortificaciones subterráneas abovedadas. Regalen. **12:** Primero, preeminente. Batracios. Costal para transporte de correspondencia. **13:** Consonante. Sultán de Siria y Egipto, héroe musulmán de la Tercera Cruzada. En numeración romana, noventa y nueve. **14:** Ciudad jónica donde tuvo lugar el concilio que condenó la doctrina del heresiarca Nestorio. Arrasada, destruida. **15:** Diosa griega de la venganza. Manosear una cosa para ablandarla.

VERTICALES.—1: Tiempo futuro. Terminen lo que están haciendo. **2:** Recitáis las oraciones. Trenzas de espadaña forradas que se ponen en los yugos de las caballerías. Virtud teologal. **3:** Recipiente de hierro que sirve para freír. Tira de tela cortada al sesgo que se emplea en los cuellos y bocamangas de algunos vestidos. Hijo de Noé. **4:** Hueso de la cadera. Arárase la tierra por lomos. **5:** Consonante. Símbolo químico del flúor. Letra griegas. Quiérelos. **6:** Tomaras por modelo, remedaras. Canción de cuna. Vocal. **7:** Hembra del toro. Terminación verbal. Puntapiés. **8:** Elogiad con exceso. Afirmación. Ciudad italiana patria de San Francisco. **9:** Labremos la tierra. Llamada internacional de auxilio. Forma pronominal. **10:** Persiguiéralos con insistencia para darles caza. Unico en su especie. **11:** Gatillo de un arma de fuego. Bacalao seco ya curado. Matrícula española. **12:** Símbolo químico del astatinio. Contracción. Empezada a clarear la mañana. **13:** En sentido figurado, vocearas o cantaras desentonadamente. Sustancia brillante e irisada que se encuentra en el interior de algunas conchas.

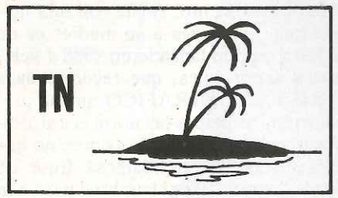


JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

Entre estos dos dibujos, aparentemente iguales, hay nueve errores que los diferencian. Trate de encontrarlos.



JEROGLIFICO



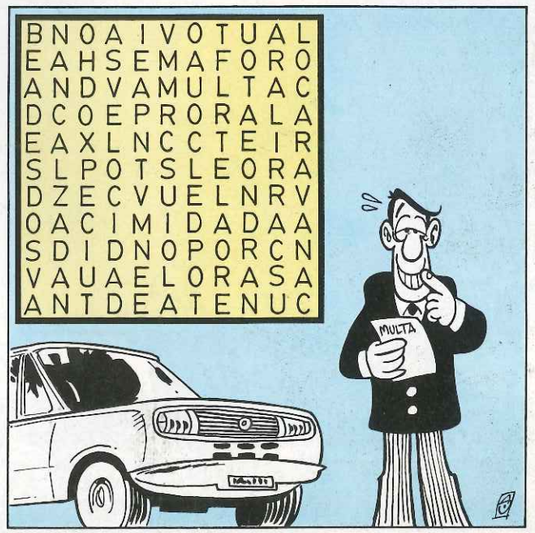
¿Sabes que hemos sufrido otro accidente?

SOLUCIONES

AL CRUCIGRAMA: Sólo horizontales.——1: Positiva. Acab. 2: Oral. Malagata. 3: Ratificaron. R. 4: Vito. Tabes. Ar. 5: Esenia. Amable. 6: N. N. Oradora. A. 7: Ir. Atar. Sacar. 8: Robles. S. Lama. 9: Lio. Pisolas. 10: Alemana. Osan. 11: Casamatas. Den. 12: As. Ranas. Saca. 13: B. Saladino. Ic. 14: Efeso. Asolada. 15: Némesis. Sobar.

AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES: 1: Espiral del caracol. 2: La mulata. 3: Un espectador más. 4: La boca del torero. 5: La corbata. 6: Nudo en una tabla. 7: La boina de un espectador. 8: La colleta. 9: La mano izquierda.

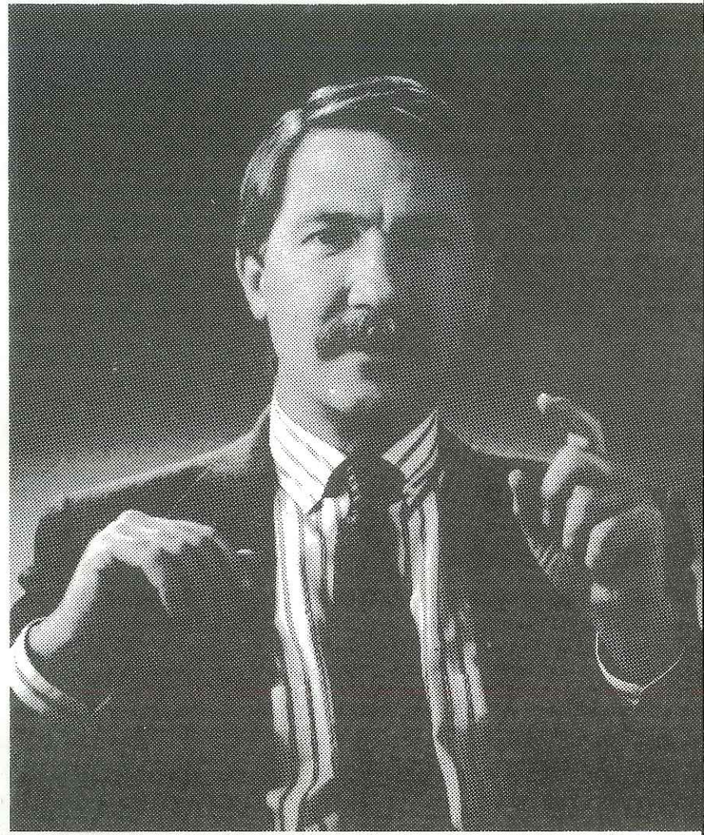
AL JEROGLIFICO: Tenéis la negra (t, ene; isla negra). **A LA SOPA DE LETRAS ILUSTRADA:** Arcén, autovía, stop y velocidad. LETRAS SOBRANTES: «No le han multado por exceso de velocidad, sino por vuelo rasante»



SOPA DE LETRAS ILUSTRADA

En este cuadro de letras figuran los nombres de 11 palabras relacionadas con el tráfico rodado, que pueden leerse de arriba a abajo, de abajo a 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 podrá leerse una frase relacionada con este tema.

Joaquín Arozamena.



"Casi todos tenemos
un amigo que dice:
«con mi coche a 180 no hay peligro».
Y los amigos son los amigos,
pero la verdad es la verdad y créame, la verdad es que
a más velocidad, más peligro.
Con cualquier vehículo. Con el coche de su amigo
o con cualquier otro."

Dirección Gral. de Tráfico
MINISTERIO DEL INTERIOR

DEJE QUE SU DINERO LE PROTEJA

Ahora siendo cliente del Banco Exterior de España, usted no tiene sólo ventajas financieras:

Usted tiene también ventajas de seguridad.

Porque su dinero en el Banco le ofrece una completa protección en todo momento a través de 9 seguros automáticos:*

1. Seguro de Accidentes hasta 5 millones para los titulares de Cuentas Corrientes o de Ahorro con un saldo superior a 25.000 pesetas.

2. Seguro de Accidentes hasta 1 millón para los titulares de Cuentas Corrientes o de Ahorro con domiciliación de nóminas.

3. Seguro de Accidentes hasta 10 millones para los titulares de 25 ó más acciones del Banco.

4. Seguro de Accidentes en viaje hasta 20 millones para el acompañante y el titular de la Tarjeta Visa del Banco Exterior.

5. Seguro de Accidentes en viaje hasta 50 millones para el acompañante y el titular de la Visa Oro del Banco Exterior.

6. Seguro de Asistencia en viaje hasta 500.000 pesetas para el titular y familiares de la Visa Oro del Banco Exterior de España.

7. Seguro contra Robo y Atraco hasta 1 millón para el titular de una caja de alquiler del Banco.

8. Seguro contra Atraco hasta 1 millón para el titular del comercio o despacho que canalice su negocio con el Banco Exterior.

9. Seguro contra Atraco hasta 500.000 pesetas por oficina para el cliente y sus acompañantes que se encuentren en una dependencia del Banco.

Y si usted está incluido en más de un caso, su protección se acumula. Puede estar seguro.

A partir de ahora, sáquele a su dinero —además de rentabilidad— seguridad. En cualquier oficina del Banco Exterior de España.

*Contratado con Hércules Hispano, S.A.



BANCO EXTERIOR DE ESPAÑA

A.B.E. Nº 16585