

# Tráfico

AÑO VI • n.º 51 • ENERO 1990

## LOS DERECHOS DEL AUTOMOVILISTA



Madrid  
ANALISIS  
DE LA M-30



## 12 DERECHOS CONTRA ABUSOS

El automovilista, como un consumidor más, es potencial víctima de todo tipo de abusos relacionados con el mundillo del automóvil. Pero esa «víctima» está protegida por unos derechos, a cuyo reconocimiento no siempre se llega rápidamente. El 10 por 100 de las reclamaciones presentadas ante las oficinas de Consumo tienen que ver con el sector del automóvil.

## 52 LA MARCHA DE GABINETE CALIGARI

Viene a nuestra sección de «Famosos en marcha» un grupo con más que auténtica marcha: ese Gabinete Caligari que adora la música de Antonio Machín y el mundo de los toros. Un grupo que no tiene muy claro si su éxito está en ser o no horteras y que, por su constante ir de aquí para allá, conoce bastante bien nuestras carreteras.



## 23 COCHES DEL SOL NACIENTE

Los fabricantes de coches de turismo españoles van a tener una cada vez más dura competencia en sus colegas japoneses, cuya producción se está extendiendo en todo el mundo con mucha fuerza. Tanta, que la CEE calcula que dentro de cinco años los nipones dominarán el 18 por 100 del mercado europeo de la automoción.

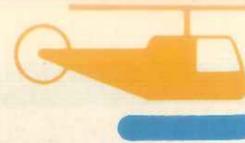


## 38 M-30: DEMASIADA VELOCIDAD

La M-30, vía de circulación de la ciudad de Madrid, ha sido analizada por nuestra revista para intentar conocer su auténtica dimensión en cuanto al peligro que supone circular por ella. Todos los técnicos consultados coinciden en que ese peligro no es la propia M-30, sino la velocidad excesiva a que suelen marchar por ella los automovilistas.

### secciones

La locura del mes .....	3
Conducir mejor .....	4
Cartas .....	6
Editorial .....	9
Disco verde .....	10
Mi carril .....	11
Humor .....	22
Tráfico del motor .....	23
Mecánica fácil .....	26
Taller de opinión .....	28
TRAFICO CHICO (suplemento central)	
Viejas glorias .....	30
El parque automovilístico, al día .....	32
Kilómetro a kilómetro .....	33
La pluma en el asfalto .....	51
Pasatiempos .....	54



# LA LOCURA DEL MES

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



A imagen contempla un desvío cualquiera en una autovía cualquiera. Los carriles se convierten en carril y, lógicamente, la caravana es casi inevitable en determinadas horas. Pero alguien ha decidido no esperar...



A técnica es apurar hasta el final del trayecto y quedarse clavado, con el intermitente puesto, hasta que alguien decide dejarle pasar. El listo de turno ha conseguido su propósito.



PERO, a veces, los demás conductores se muestran cansados de esta vieja técnica, cargada de incivismo la mayoría de las veces, y no permiten a nadie que se «cuele». La segunda parte es arrimar el coche poco a poco, ganar centímetro a centímetro, hasta que alguien «ceda por las buenas». Y al final, siempre hay alguien que tiene que ceder. Qué remedio. Sobre todo cuando, como en este caso, el «listo» lleva un camión...



Miguel GARROTE

## Maniobras incorrectas más habituales (2)

# Por las prisas llega el peligro

Como explicábamos en un capítulo anterior de «Conducir mejor», las prisas y el estrés generado por la vida en las grandes ciudades son causa de numerosas infracciones al Código de la Circulación. Y, lo que es peor, se comienzan a aceptar como normales y,

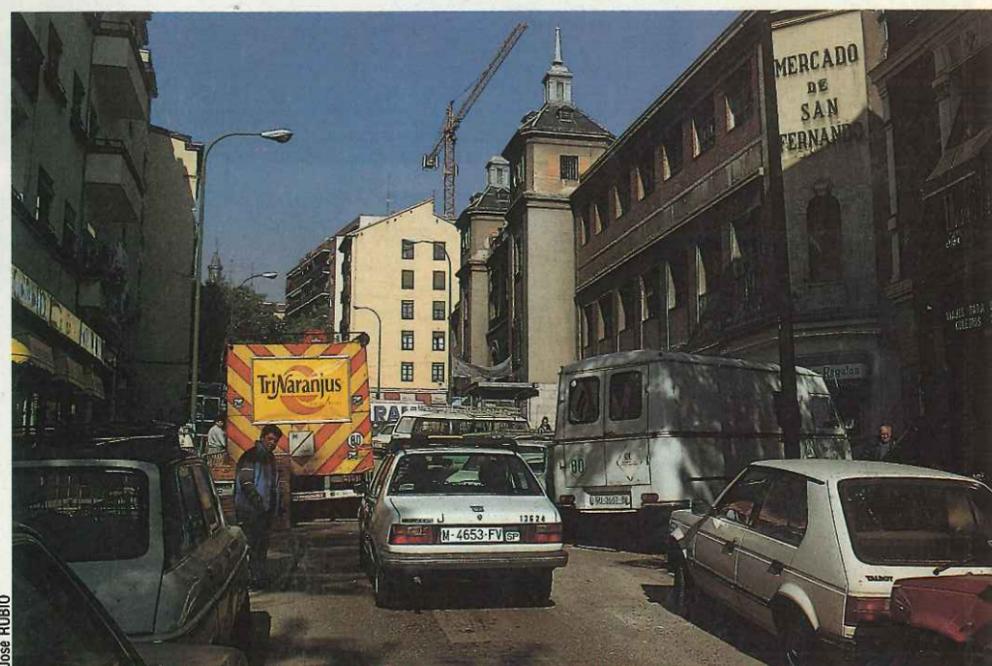
en algunos casos, como necesarias en aras de mantener la fluidez de la circulación. No sólo no es cierta esta afirmación, sino que, al contrario, causan perjuicios en la fluidez y en la seguridad. Vamos a seguir con el repaso a esas infracciones «habituales».

### Bloqueo de intersecciones

El bloqueo de intersecciones es una de las causas principales de atascos en ciudades. Y no sólo es origen de los mismos, sino que los agrava en una espiral casi infinita.

La maniobra «infractora» habitual es, cuando se produce una retención en una intersección, ocupar la zona en que se cruzan ambas calles, bloqueando el paso de los vehículos de la otra calle cuando se abra su paso, pese a que, en muchos cruces, esta zona se halla señalizada con unas rayas amarillas cruzadas.

La forma correcta de actuar es detenerse antes de la intersección, aunque el semáforo esté dando paso (en



José RUBIO

Si se dificulta el paso, está prohibido aparcar en paralelo a otros vehículos ya estacionados, aunque no exista señal específica.

Aunque el semáforo esté verde, las rayas amarillas prohíben el paso hasta que quede sitio libre al otro lado de esta señalización.

verde), sin penetrar en el cruce hasta que el último vehículo situado en la parte de enfrente del cruce avance su posición. Es decir, que no se debe penetrar en la intersección hasta que exista un lugar en el otro lado del cruce.

Conviene mencionar aquí que cuando el semáforo se encuentra en posición de ámbar fijo —es decir, cambiando hacia el rojo— no se debe acelerar para pasar el cruce, sino todo lo contrario: detenerse. En muchas oportunidades es precisamente por esta forma de proceder por la que se forman los atascos, que a todos, incluido el infractor, perjudican.

### Estacionar en paralelo

Una situación muy repetida en ciudad, sobre todo cuando están configuradas por calles estrechas (debido

a su fundación medieval), por la saturación de vehículos, es el aparcamiento en paralelo en la acera de enfrente.

Así, en calles estrechas y de sentido único, aunque no esté expresamente prohibido estacionar por una señalización vertical, muchos conductores suelen aparcar en paralelo con un vehículo estacionado anteriormente. Aunque no esté específicamente prohibido aparcar en ese lugar, sí que existe una prohibición general de estacionar si se dificulta el paso a otros vehículos; cosa que, aparcando en paralelo, y máxime con los retrovisores exteriores que los modelos recientes incorporan en ambos laterales, se produce con esta actuación.

Debe tenerse en cuenta que si se dificulta el paso a los vehículos que circulan por la calle, está prohibido estacionar aunque no lo prohíba ninguna señal específica.

### Respeto a los carriles establecidos

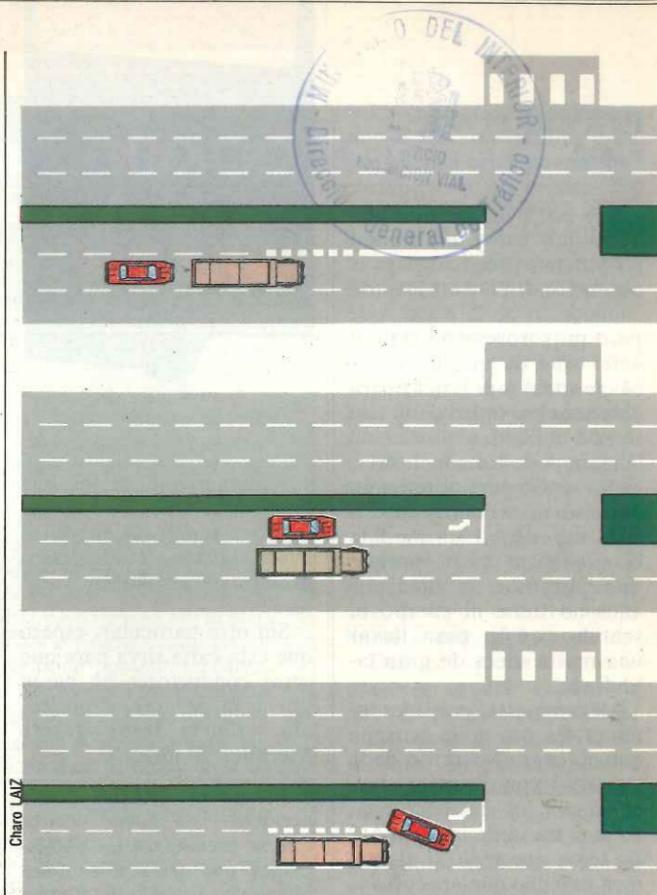
Esta infracción la suelen cometer frecuentemente los que muchos denominan como «fitipaldis», conductores con prisa y sin respeto hacia los demás, que no dejan de ser unos simples «distillos». Cuando existe una intersección con varios carriles en un mismo sentido, algunos vehículos se colocan «a caballo» entre dos de ellos, sin respetar el carril establecido por la señalización horizontal y, lo que es más peligroso, sin respetar los espacios reglamentarios entre vehículos. Así, al reiniciar la marcha creen que serán los primeros o, al menos, que lo harán más rápido. Lo único seguro, en estos casos, es que lo harán con más peligro, ante cualquier eventualidad, ya que no existe distancia de seguridad entre los vehículos, con el consi-

guiente peligro de colisión lateral.

Cabe recordar, en este sentido, que está prohibido circular sobre las líneas que delimitan los carriles, salvo en los casos en los que se esté realizando alguna maniobra (giro, cambio de carril, etcétera). También resulta conveniente recordar que no deben convertirse de hecho en dos carriles lo que «de derecho» sólo se ha señalado como uno (sólo se ha delimitado, mediante señalización horizontal, un carril), puesto que esta infracción genera, además, un peligro adicional al reiniciarse la marcha.

### Carriles especiales

En vías con más de un carril en un solo sentido existen, a veces, algunos marcados de forma especial para facilitar una determinada maniobra, generalmente giros. Una infracción que suelen cometer los turistas es utilizar este carril especial para una función no prevista, como es el ade-



Los carriles especiales, como el de la izquierda en el esquema, sólo deben utilizarse para la maniobra para la que están reservados (giro a la izquierda en este caso), y nunca para otras maniobras (adelantamiento de vehículos más lentos, etcétera).



Miguel GARROTE

No respetar los carriles establecidos no sólo va contra el Código, sino que incrementa el peligro de colisión al reanudar la marcha.

lantamiento de un vehículo pesado que circula más despacio. No sólo se trata de una mala utilización del carril especial (que si está diseñado para girar hacia un lado u otro, por algo será), sino que suele ir acompañada de pisar la raya continua con la que este carril se delimita al final del mismo.

El turismo debería esperar a que el vehículo más lento se apartara hacia el carril de la derecha para rebasarlo o, en otro caso, pedirle paso (mediante el claxon o ráfagas luminosas) y, cuando se apartara, adelantarlo, pero sin utilizar el carril especial.

Pero tampoco con este segundo capítulo de maniobras incorrectas habituales terminamos nuestro repertorio. En próximos capítulos veremos más.

## PERMISOS A-1 y A-2

Soy un joven de dieciséis años que estoy realizando las pruebas prácticas para la obtención del permiso de conducción de la clase A-1. Pero mi sorpresa ha sido al enterarme de que las pruebas teóricas y prácticas para obtener el permiso de la clase A-2 coinciden con las de la clase A-1. En conclusión, la diferencia para obtener un permiso u otro está en dos años de edad. Esta medida la encuentro bien, porque una persona de dieciséis años no tiene ni cuerpo ni sentido común para llevar una motocicleta de gran cilindrada.

Mi propuesta, por si les interesa, es que toda persona que obtenga el permiso de la clase A-1 con dieciséis años, al cumplir los dieciocho reciba el permiso de la clase A-2 sin tener que realizar el examen práctico que aprobó dos años antes, como sucede en la actualidad.—Jorge Juan Tomillero Corachán. El Prat de Llobregat (Barcelona).

**Respuesta.**—Le agradecemos mucho su sugerencia, pero debe usted tener presente que, si bien las pruebas a realizar son las mismas, éstas se llevan a cabo con vehículos de distintas cilindradas.

## AUXILIO EN CARRETERA

El pasado primero de noviembre, cuando regresaba hacia Madrid a las seis de la tarde por la autovía de Colmenar y en el kilómetro 19,100, se me rompió el manguito del palier de mi vehículo, con lo que al serme imposible continuar la marcha, lo saqué fuera del arcén e intenté que alguno de los coches que pasaban en caravana por los dos carriles me acercara a Madrid. Pero tardó hora y media en parar el primero. Admito que los particulares tengan miedo, a pesar de tratarse de una mujer sola, pero en los autobuses de la empre-

CRITIQUE,  
SUGIERA,  
PREGUNTE...

sa Colmenarejo, a los que hice claras señas con ambas manos, tampoco encontré ayuda. ¿Están estos vehículos exentos de auxilio en carretera?

Sin otro particular, espero que esta carta sirva para que otros conductores no pasen por esta amarga experiencia.—María Jesús García Martínez. Madrid.

**Respuesta.**—Al no existir accidente, no puede decirse que se incumplan las obligaciones que para esos casos afectan a conductores y otros usuarios de la vía pública. Parece un elemental deber de solidaridad, no obstante, el prestar ayuda a otros conductores que se encuentran con problemas, máxime si éstos hacen señas de petición de ayuda, como fue su caso. Pero tenga en cuenta que el Código Penal sólo exige la prestación de auxilio a los demás en caso de accidente.

Respecto al conductor de la empresa a la que usted hace referencia, es posible que interpretara que usted pretendía utilizar su medio de transporte. Tenga en cuenta, en tal sentido, que este tipo de conductores sólo pueden recoger viajeros en los lugares previamente autorizados.

## PROHIBICION DE GIRO Y CAMBIO DE SENTIDO

Quisiera que me aclarasen una cuestión sobre la que existen divergencias de interpretación: En una avenida urbana con mediana o jardín central, la señal de giro prohibido a la izquierda

(por existir al otro lado una calle de dirección prohibida), ¿implica también la prohibición del cambio de sentido, aunque no lo prohíba dicha señal? He observado que se sanciona el cambio de sentido, alegándose que todo cambio de sentido implica un giro a la izquierda.

Personalmente, discrepo, pues parece lógico que si se quieren prohibir ambas cosas (giro y cambio de sentido), se señalice con las señales respectivas, con una línea continua o con la de sentido obligatorio.

Lo contrario parece una infracción al principio de legalidad constitucional (art. 25, 1), al sancionar por algo que no está expresamente prohibido, cuando existe medio de prohibirlo si esa fuera la intención.—Rafael Moreno Ribas. Palma de Mallorca.

**Respuesta.**—Debe entenderse que la señal de giro prohibido —que no siempre está colocada cuando la calle a la que se podría acceder sea de sentido prohibido, sino también por razones de fluidez y seguridad— afecta a todos los giros, incluido el cambio de sentido, que no deja de ser sino un giro de 180 grados. Por tal razón, el hecho de colocar dos señales, como usted apunta, creemos que sería superfluo.

## LIMITACIONES DE VELOCIDAD

El motivo que me ocupa son las limitaciones de velocidad que establece el Código de la Circulación, que en mi opinión están algo desfasadas. No voy a decir que se acepten tal como en Alemania, pues sería excesivo, porque nuestras carreteras no están para esos trotes. Lo que vengo a decir es que ustedes, conductores más o menos experimentados, admitirán que en carreteras limitadas a 90 km/h. se pueden llevar medias de 100 a 110 con coches normales. Y no hay más que decir si se trata de coches medio-altos o deportivos. Y hablando de carreteras nacionales, autovías y autopistas, limitaciones de 100 y 120 quedan como cifras irrisorias para muchos coches. Muchos de ustedes seguro que no las respetan salvo en casos de atasco, caravana o similares. Y es que la tecnología del automóvil es hoy muy superior a la existente cuando se redactó el Código.

Sé que el modificar las limitaciones sería viable si en España se tuviera más conciencia de las responsabilidades que representa el hecho de conducir un automóvil. Hay que pensar, y no correr por correr, sino cuando las circunstancias lo permitan.

¿Sería viable no sancionar si se sobrepasan en cierta medida las limitaciones, salvo cuando esto suponga un grave peligro?—Jesús Cabezas Martín. Móstoles (Madrid).

**Respuesta.**—El no respetar los límites máximos de velocidad, una vez aplicadas las tolerancias debidas, entre las que se encuentra el posible error del indicador de velocidad del vehículo (artículo 216 V del Código de la Circulación), es sancionable. En cuanto a la existencia o no de peligro, será, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 289 del citado Código, la que determine la imposición, además de la sanción, de la posible suspensión del permiso de conducir por un tiempo máximo de tres meses.

## RETIRADAS DEL PERMISO

Con relación a un tema ya tratado en sus páginas por otras personas en torno al efecto de las multas por transgredir el Código de la Circulación, me permito exponerles mi opinión.

Efectivamente, el efecto sancionador de las multas varía enormemente según sea su cuantía y la situación económica del sancionado. Lo que para unos puede suponer un cierto quebranto, para otros será un gasto más que no desequilibra los hábitos. Por el contrario, la retirada temporal del carnet de conducir iría desde un contratiempo a una tragedia, si el conducir forma parte del medio de ganarse la vida. Pero aún hay, a mi parecer, un serio reparo a la efectividad de esa sanción, dada la «sinvergonzonería» reinante. El que «legalmente» no se pueda conducir, no asegura que no se conduzca «ilegalmente». ¿Qué garantía hay de que no siga conduciendo durante el período que dure la retirada el que se vea desposeído del carnet por sanción?

Mi casi certeza de inoperancia de tal sanción se basa en la propia experiencia. Llevo muchísimos años en pose-

## AL ALCALDE DE ALMOINES

En la revista de octubre, el señor alcalde de Almoines (Valencia) hace una consulta pública sobre algo que, por desgracia, ya han puesto en práctica algunos Ayuntamientos, como el de Cádiz y acaso otros más: prohibir las prácticas de las autoescuelas por la ciudad o regularlas en días y horas, porque en su opinión, aunque los alumnos vayan con profesores, son un peligro constante para los residentes. Yo quisiera contestarle.

Como dicho alcalde debe saber, la preocupación de todos, gobernantes y ciudadanos, es reducir la cantidad de accidentes que hay en carreteras y calles. Pero de la forma que él lo dice, ocurriría lo siguiente:

Si todos los Ayuntamientos tomaran tal postura, a los alumnos les tendríamos que enseñar en el campo, donde no molestasen a nadie. En el caso de que allí aprendiesen algo y de que Tráfico los quisiera examinar en tal lugar, al fin tendrían que conducir por calles y carreteras, a no ser que se prohibiese hacerlo así a quienes tuviesen menos de tres años de antigüedad en el permiso. Si se permitiera lo que el alcalde de Almoines propone, se habría dado un gran paso atrás en materia de seguridad vial.

En cuanto al peligro de las prácticas, le rogaría consultase las estadísticas de accidentes en su ciudad y en su provincia. Verá cómo el menor índice es precisamente el de las autoescuelas en el desarrollo de su trabajo. Y no porque los coches lleven un profesional especializado en enseñanza, sino porque además se trata de un experto en evitar accidentes.

También pregunta el señor alcalde si se puede cobrar una tasa especial, y yo le digo que las autoescuelas pagan todos los impuestos, incluido el municipal de circulación. ¿Es que quieren que seamos como los coches fúnebres y paguemos por cada población que pasemos? Menos mal que es sólo alcalde, que si fuera ministro de Hacienda, lo tendríamos claro...—Jesús Eguibar Morales. Profesor de Formación Vial. Sevilla.

sión del carnet y ni una sola vez he sido requerido por la autoridad para presentarlo. Además, he leído en la prensa que aumenta el descubrimiento, a causa de accidentes, de automóviles que circulan sin seguro, cosa singularmente grave. Quizá puede lograrse algún «milagrito» de la electrónica, sin necesidad de parar continuamente a los automovilistas, lo que sería complicado.—Felipe García de Pesquera Noël. Sevilla.

**Respuesta.**—Aunque es evidente que no puede existir un policía por cada posible conductor infractor, para garantizar así que no se quebrante la normativa, la mayor garantía debe ser la propia responsabilidad de cada uno, puesto que

de igual manera que exigimos que nos sean aplicadas correctamente las normas, debemos corresponder con un acatamiento de las mismas.

Por otra parte, debe tenerse en cuenta que la conducción de vehículos automóviles durante el tiempo de suspensión del permiso llevará aparejada una nueva suspensión por tres meses al cometerse el primer quebrantamiento, procediéndose al siguiente a la revocación del mismo.

## CAMPAÑAS PARA EVITAR AVERIAS

El motivo de esta carta es rogarles que, con el fin de evitar accidentes, realicen us-

tedes campañas de información a los conductores para que puedan evitar averías importantes en sus coches. En mi caso, llevé el coche al taller porque observé que al frenar se desviaba un poco. El mecánico me dijo que tenía mucha holgura, por lo que desmontó la barra de dirección, y una pieza que en el centro tiene una goma tenía ésta prácticamente gastada. Esa era la causa de la holgura. Pero al mismo tiempo observaron que el desgaste de esa goma había hecho que se agrietara la pieza que une barra de dirección y caja de dirección. Y me indicaron que, de seguir el coche así, se hubiera dañado la segunda.

Deduzco que si a los conductores se nos avisara de que una holgura puede llegar a estropear la caja de la dirección, se podrían evitar quizá posibles accidentes graves. Y pienso que tal vez existan otros tipos de roturas graves que se podrían evitar al observar ciertas anomalías, como la que les acabo de exponer.

Una campaña de prensa, radio y televisión sería, en consecuencia, muy importante. En ella habría que explicar las averías que pueden derivarse de ciertas anomalías, aconsejando a los conductores acudir al taller nada más detectar la más mínima de ellas.—Vicente Alonso González. Madrid.

## LIMPIEZA EN AUTOVIAS

Deseo hacerles unas denuncias públicas sobre el alumbrado de las autovías y su mantenimiento o limpieza. En la de Castelldefels, no sé a quién le corresponderá el mantenimiento, pero ya que tienen farolas instaladas, podrían hacerlas funcionar. Me parece que, según las normas, deben estar iluminadas y no parecer la boca de un lobo.

Y lo mismo ocurre con la limpieza. Los arcones están más que en malas condiciones, llenos de montones de



José RUBIO

tierra, maderas, piedras y restos de coches, consecuencias a accidentes. Nadie se preocupa de quitar nada, sino que simplemente lo empujan hacia el arcén.

También quiero referirme a los coches abandonados. No ya a los de las calles, que son muchísimos, sino a los de las carreteras, la mayoría robados y abandonados en los arcenes, en los que no se puede estacionar. En la carretera de Martorell a Abrera (salida de la autopista) dejaron un coche rojo —un color que se ve bastante bien— antes de agosto y en mayo del año siguiente aún estaba allí lo que iba quedando de él. Y ahora, cuando me decido a escribirles, hay otro coche abandonado en el cinturón de Cornellá autopista.—Rafael Carrillo Doñas. Cornellá de Llobregat (Barcelona).

## PELIGRO POR DESPRENDIMIENTOS

De entre las señales de tráfico verticales de peligro destaca una por su ambigüedad y confusión. Se trata de la que nos advierte que en determinada zona existe peligro de posibles desprendimientos. La diferencia entre ésta y las demás señales de esta categoría consiste en que aquéllas (curva peligrosa, zona escolar, calzada deslizante, etc.) van generalmente acompañadas de otra preceptiva o informativa de reducción de velocidad, mientras que a la que nos ocupa no la acompaña ninguna otra que sugiera u obligue al conductor a adoptar una determinada actitud.

Sabido es —o al menos debe serlo— que toda señal de peligro lleva implícita una reducción de velocidad; así, al depender del conductor, éste puede reducir las consecuencias derivadas del potencial peligro, cuando no evitarlo. Es evidente que éste no es el caso de la señal en cuestión, por lo que llegado a esta zona de peligro uno se pregunta: ¿Reduzco la marcha para poder esquivar lo que caiga? ¿Acelero, para poder salir cuanto antes de la zona de peligro? La respuesta, en la mente de todos, me permi-



José Rubio

to obviarla. Pero, como tal señal, ¿seguro que es precisa tal cual se muestra?—José Márquez Rodríguez. Barcelona.

**Respuesta.**—Las señales de peligro no siempre van acompañadas de otra preceptiva de velocidad máxima permitida o informativa de velocidad máxima aconsejada. Solamente es así cuando las circunstancias concretas lo exigen, como ocurre, por ejemplo, en determinadas curvas. Por lo que se refiere concretamente a la señal de desprendimientos, lo lógico es que, sin necesidad de que vaya acompañada de señal de limitación de velocidad, el conductor amolde su comportamiento a lo que dicha señal indica: «peligro por la proximidad de una zona con desprendimientos frecuentes y la consiguiente posible presencia de obstáculos en la calzada». Esto exige concentrar la atención y moderar la velocidad, para estar en condiciones de poder dar la respuesta adecuada.

## PELIGRO EN LA N-430

El motivo de la presente carta es ayudar y colaborar a que sea mejor nuestra red viaria, que todavía tiene muchos puntos negros. Uno de ellos se encuentra en la N-430, a su paso por Ossa de Montiel, en la provincia de Albacete. Se trata de un lu-

gar muy peligroso durante el verano y los días de fiesta, así como en época de caza. Durante el verano tiene mucho tránsito hacia las Lagunas de Ruidera.

La zona no está muy bien señalizada y muchos de los conductores tampoco respetan las señales y circulan a más velocidad de la permitida. Han ocurrido varios accidentes graves, principalmente con niños implicados, pues la escuela del pueblo se halla en la misma carretera, que suele ser un lugar de paseo en la temporada estival.

Creo que la solución podría estar en modificar el trazado de la vía o colocar semáforos, incluyendo el radar permanente, con sanciones muy severas.—Alfonso Almansa Lara. Villarrobledo (Albacete).

## RETIRADA DE VEHICULOS

Les ruego hagan el favor de resolverme la siguiente duda: ¿Pueden los miembros de la Policía local inmovilizar un vehículo y retirarlo de la vía pública por carecer de seguro obligatorio? Si pueden hacerlo, ¿en base a qué norma legal?

Yo tengo entendido que dicha inmovilización y retirada

de vehículos de la vía pública, por la causa antes expresada, corresponde a las fuerzas competentes dependientes del Ministerio del Interior, según el artículo 8 del Real Decreto 2.641/1986, de 30 de diciembre, publicado en el «BOE» n.º 313, de 31 de diciembre del mismo año.—Manuel Gómez Fernández. Policía local. Elche (Alicante).

**Respuesta.**—Nuestro criterio es que la orden de inmovilización de un vehículo, cuando su conductor no acredite que esté asegurado, se ha de llevar a cabo por acuerdo de la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente, en la forma establecida en la Orden de 19 de diciembre de 1970 («BOE», 25-1-71).

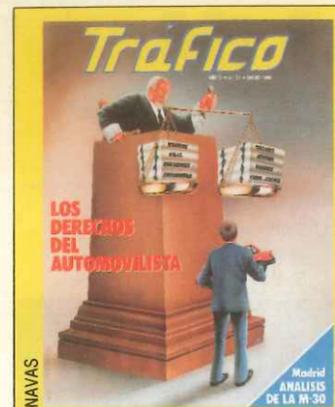
No obstante, la ejecución material del depósito y precinto del vehículo, llegado el caso, a lo largo del procedimiento establecido en la citada orden, puede ser llevada a cabo por las policías locales luego de que, en virtud de la necesaria cooperación y asistencia activa que las Administraciones deben prestarse a tenor del artículo 55 de la Ley 7/85, de 2 de abril, reguladora de bases de régimen local, aquel acuerdo de la Jefatura Provincial de Tráfico sea comunicado a dicha policía a través de los órganos correspondientes del municipio.

## Autovías: dos aclaraciones

En la redacción de TRAFICO hemos recibido varios comentarios en torno a una de las informaciones del reportaje sobre las autovías, concretamente sobre la titulada «Navarra-País Vasco, una autovía amenazada». Para clarificar, vamos a realizar la siguiente puntualización: la autovía amenazada recorre el tramo entre Irurzun y Alsasua en territorio navarro, y enlaza esta comunidad con la vasca a través de la población guipuzcoana de Andoáin. Por tanto, quizá la denominación más correcta de su trazado sería Irurzun-Andoáin.

A la hora de redactar esta información, la Diputación Foral de Guipúzcoa había decidido retrasar dos meses el comienzo de las obras de esta autovía e iniciar conversaciones con el movimiento anti-autovía.

Por otra parte, por un error en la elaboración de los mapas que ilustraban el reportaje sobre el Plan General de Carreteras, la autopista del Atlántico (en sus tramos Ferrol-La Coruña, Santiago-Pontevedra y Vigo-Tuy) aparecía marcada en color azul, como correspondientes a realizaciones autonómicas, cuando son, en realidad, tramos de autopista y no de autovía.



NAVAS

AÑO VI  
NUMERO 51. ENERO 1990

**Director:** Jesús Soria.  
**Redactor jefe:** Adrián Guerra.  
**Confección:** José Bélamo.  
**Redactores:** Juan Manuel Menéndez, José Ignacio Rodríguez, Juana Sánchez y Nono Hidalgo (Andalucía).  
**Fotografía:** Miguel Garrote, José Rubio.  
**Secretaría de redacción:** Juana Sánchez. Tel.: 742 31 12 (ext. 285).  
**Colaboran en este número:** Antonio Arias, Carlos Bellver, Santiago Erico, Charo Laiz, Mena, Miguel Navarro, Eugenio Ocio, Pablo, Ramón, Carlos y José María Requejo, Juan A. de la Rica, Celia I. Rodríguez y Sebastián.  
**Colaboración especial:** Vicente Molina Foix.  
**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:** Francisco Altozano, José María Altozano, Milagro del Arroyo, José Benavides, Eduardo Berzosa, Carlos Corbacho, Juan Galbis, Adrián Guerra, Isabel Herrarte, Juan José Jauralde, Miguel Muñoz Medina, Carlos Muñoz Repiso, Fernando Ortega, José Antonio Peñas, Estrella Rivera, Jaime de la Serna, Jesús Soria y Manuel Villoria.  
**Imprime:** ALTAMIRA. Ctra. Barcelona, km. 11,200. 28022 Fotocomposición: Ciceralia. Rufino González, 13, 3.º. Madrid.  
**Depósito legal:** M-25.988-1985.  
**N.I.P.O.:** 129-89-002-2.  
**Distribución:** P.D.M. Marketing y Publicidad Directa, S. A. Xaudaró, 7. 28034 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.

# Editorial

## Velocidad y M-30

**L**A M-30 ha vuelto a ser noticia. Ya lo es asiduamente, no pocas veces injustificadamente, cuanto más cuando en ella sufre un accidente mortal un jugador tan popular como el madridista Fernando Martín. Entonces se desatan todas las críticas, los titulares agresivos y contundentes —no pocas veces no justificados en el texto— y todo tipo de informaciones.

**S**IN embargo, no parece que esta vía de circunvalación de Madrid merezca tanta atención y mucho menos parece lógico que se hable de ella como si se tratara de un auténtico punto negro en el que fueran habituales los accidentes mortales. Es cierto que se producen muchos accidentes, muchos heridos y bastantes muertos, pero teniendo en cuenta la intensidad de tráfico que soporta a diario —referencia ésta completamente necesaria en cualquier análisis mínimamente serio—, estas cifras no son ni mucho menos espectaculares. Desde luego, está claro que hay otras muchas vías en las que los riesgos de accidentalidad y de mortalidad son más altos, incluso en la propia ciudad. Más parece, pues, que estemos ante un tramo de escasos veinte kilómetros en los que todos tenemos puestos los ojos y que, en consecuencia, cualquier accidente se magnifica sobremanera.

**A**DEMÁS, suele olvidarse con relativa facilidad que esta vía de circunvalación, calle de Madrid o «autopista», dadas sus características de trazado —probablemente con defectos y mejorable— está limitada a 90 por hora, de mutuo acuerdo entre los responsables del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y el Ayuntamiento de Madrid, y que a esta velocidad no son pocos los expertos en la materia que aseguran que raramente se producirían accidentes graves. No conviene olvidar tampoco que alrededor del 80 por 100 de los conductores que circulan por la M-30 no respetan esta limitación de velocidad y que un porcentaje importante la sobrepasa en mucho, dándose el caso de conductores que en los tramos más peligrosos alcanzan velocidades de 180 y hasta 200 km/h. No hay que echar en saco roto que los más graves accidentes se producen precisamente en las horas de madrugada, que es cuando la carretera está más expedita y que, en contra de lo que pudiera creerse, en los accidentes de la M-30 no suele estar presente el factor alcohol, lo que refuerza aún más la teoría de que gran parte de los accidentes se producen por exceso de velocidad, por incumplimiento de las normas.

**E**S cierto que hay deficiencias en la señalización, que el trazado no es precisamente el más idóneo y que, quizá, algunos desearían una vía con menos servicios —menos entradas y salidas, tan peligrosas— en pos de una mayor seguridad, pero no es menos cierto que gran parte de la inseguridad de esta vía la causamos los propios automovilistas al utilizar una «calle» como auténtica autopista sin darnos cuenta que, aun en horas en las que no está congestionada —no entramos aquí en otras problemáticas como la no puesta en servicio de la M-40 y M-50—, el tiempo que se puede ganar circulando a 150 en vez de 90 es mínimo y máximo el riesgo.

Tráfico

## Cafeína y conducta agresiva en la conducción

**L**a infusión verde amarga que beben los japoneses de una manera ritualizada, el mate que consumen los gauchos argentinos, el delicioso chocolate suizo, el tradicional té que los británicos toman puntualmente; el café express italiano que pone en marcha todas las mañanas a millones de ciudadanos en todo el mundo, o la coca-cola, que marcó a muchas generaciones y probablemente sea una de las multinacionales más poderosas; todos tienen en común que poseen cafeína.

### La droga más consumida

No cabe duda de que la cafeína es la droga más popular del mundo. Su consumo «per capita» es de 70 mg. al día, lo que supone una cantidad de 120.000 toneladas.

Como mínimo, existen 63 especies de plantas que contienen, aunque sólo dos de ellas producen la mayor parte de su consumo, el 54 por 100 en forma de café y el 43 por 100 en el de té. Es destacable el hecho de que el consumo de té y café sea mayor en aquellos países más alejados del lugar donde se origina. Sirva como referencia que en Irlanda se consumen como término medio 3,44 kilos por persona y año, mientras que en Tailandia no sobrepasan los 20 gramos.

La dosis de cafeína que produce efectos nocivos muy probables está por encima de 600 mg., y la dosis mortal es de 57 mg/Kg. de peso. La dosis mínima estimulante es de 85-250 mg. Teniendo en cuenta que el contenido promedio de un café es de 74 mg., no se suelen obtener unos efectos estimulantes muy marcados en el consumo habitual, si bien depende de los países y del modo de preparación.

### La cafeína como estimulante

A pesar de su gran consumo y presencia en alimentos y bebidas no alcohólicas, no se conoce completamente el modo de acción de este estimulante, aunque se sabe que actúa por mecanismo simple o complejo, dependiendo de la dosis ingerida.

Por lo general, suele ser antagonista de una sustancia endógena cerebral denominada adenosina. De este neurotransmisor se sabe que tiene un papel neuroprotector y anticonvulsivante, y bajo condiciones extremas de estrés la adenosina reduce la sobreexcitación y la muerte celular en el cerebro.

Recientemente se ha descubierto que la adenosina cumple un papel fisiológico muy importante en los trastornos del sueño, especialmente del sueño

REM (el sueño considerado como el más reparador de la fatiga cerebral acumulada durante el día, y en el que se produce el mayor crecimiento cerebral durante la niñez) y en un fenómeno cada vez más frecuente en nuestra cultura como es la ansiedad.

### Repercusión del café en la conducta

Es fácilmente comprensible que la cafeína actúe como un estimulante cerebral, al ser un bloqueante de este neurotransmisor, produciendo principalmente un marcado aumento de la velocidad de las respuestas, un aumento de la atención, en especial de las tareas monótonas y fatigosas, y una disminución del sueño. Por término medio, estos efectos comienzan antes de los quince minutos de su ingestión y se prolongan por espacio no inferior a los sesenta o noventa minutos, llegando incluso a varias horas, como es el caso del insomnio, en el que se potencian los efectos por consideraciones subjetivas de cada consumidor. Junto a estos efectos hay que tener en cuenta otros, como son los incrementos de la conducta agresiva, la nerviosidad y la angustia, que potencian de manera notable las acciones conflictivas y el grado de accidentalidad del conductor, especialmente en aquellos individuos susceptibles.

A pesar de todo, la cafeína se muestra cada vez más como una sustancia de enorme interés científico y puede ser una herramienta útil para el estudio de los factores atencionales y perceptivos que intervienen en cualquier proceso cognitivo —en particular puede ser en este caso la conducción de vehículos—, y puede ayudar a conocer cómo intervienen estos procesos en la evitación de accidentes y cómo interaccionan con sustancias de carácter depresor del sistema nervioso central que son muy consumidas habitualmente por los conductores, tanto aisladas como asociadas.

En consecuencia, el estudio de los efectos estimulantes de la cafeína sobre la conducta permite evitar los principales efectos indeseables, en especial los relacionados con la conducta social y sobre la accidentalidad, potenciando los efectos estimulantes más aprovechables circunstancialmente en la conducción. Estos efectos son la consecuencia de la interacción de la cafeína sobre múltiples sistemas neuroquímicos cerebrales, una gran parte de ellos conocidos y que nos proporciona una manera factible de conocer en qué medida y cómo actúan éstos en procesos psicobiológicos que participen de manera predominante en la conducción de vehículos.

(\*) Profesor titular del Departamento de Psicobiología. Facultad de Psicología. Somosaguas. Madrid.

La presente tabla recoge las principales plantas que contienen cafeína o principios activos semejantes y dosis en las que están presentes. Pueden existir variaciones, dependiendo de los países y del modo de preparación.

Planta	Contenido de cafeína u otro alcaloide semejante (%)	Dosis del alcaloide por ración estandarizada de bebida (mg.)
Cacao	2-2,5 (*)	50
Café	0,75-1,5	50-100
Cola	2	25-100 (**)
Guaraná	4-5	?
Mate	0,5-1,5	50-150
Té	2,3	50-100
Yoco	3	?

(\*) Teobromina. (\*\*) Bebidas carbonatadas que contienen cola.

## Mi CARRIL

**LA «FIEBRE» AMARILLA.**— Los japoneses, que tienen nuestras casas repletas de electrodomésticos, también quieren ahora llenar nuestros garajes. Hay quien piensa que lo conseguirán si no se buscan medidas para paliar esta «fiebre». En Estados Unidos han comenzado a temblar y a despedir personal por esta causa. Europa se debate en varias estrategias para que no nos ocurra lo mismo. El sistema actual de cupos es un freno que se quedará sin pastillas en el 93, y, a partir de ahí, las marcas del «país del sol naciente», buenas y a precios competitivos, tratarán de hacer sombra a las grandes firmas. Unas firmas europeas a las que está bien que se proteja, pero a las que tampoco viene mal una firme competencia. Los consumidores saldremos ganando.

**BUS GRATIS.**—Las zonas azules fueron una novedad hace un puñado de años y luego lo fue la ORA. La evolución de las ciudades obliga a cambiar, cada cierto tiempo, las soluciones para paliar los problemas del

tráfico. El problema es cuando las calles no dan más de sí, cuando se acaban los metros de bordillo para aparcar, cuando los aparcamientos ponen el cartel rojo de «ocupado» a primeras horas de la mañana o cuando ni semáforos ni guardias urbanos, ambos juntos, son capaces de acabar con el nudo. Ahora sorprende que un Ayuntamiento, el de Castellón, decida poner todos los autobuses gratis para ver si así se deja de usar el vehículo particular. Un intento parecido se hizo en Toledo. Evidentemente, es la hora de la imaginación o de las decisiones drásticas sin temor al «qué dirán». Las calles de las ciudades, con pocas excepciones, no están para bromas. Pero muchos directores no se convencerán de que este malestar se acaba volviendo contra ellos por mucho que se comprenda la situación... Imaginación, señores.

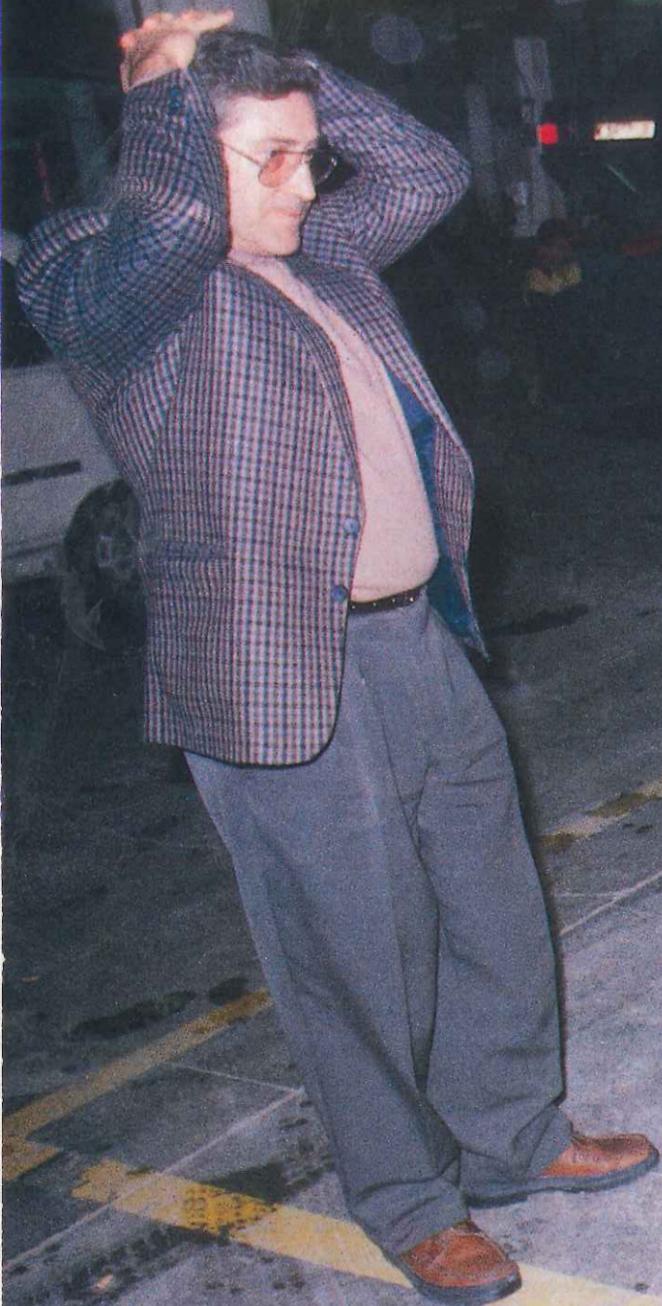


Jesús SORIA  
Director

**MAS INFORMACION.**—Circularaba las pasadas navidades por Adanero, camino de León. Una autopista en buen estado, buen firme, correcta señalización. Para circular con tranquilidad. Lloviznaba, acaso aguanieve. Nieve en el arcén. Frío. Diez de la mañana. De repente, a la entrada del túnel, parón. En los primeros minutos, silencio. Poco después, lo de siempre: «Habrá sido un accidente», «se habrá desprendido algo del túnel», «según está el suelo, habrá volcado algún camión», «puede ser que haya nieve al otro lado del túnel, aunque en la radio nadie dice nada»... De todo. El túnel, vacío para evitar la contaminación. La espera se alarga. Ya va una hora. Siguen los comentarios. La gente comienza a ponerse nerviosa. Surgen las necesidades y el aguanieve, el aire y el atasco frenan cualquier acción. Así hasta dos horas. De repente, la cola empieza a estirarse. Todo el problema era la nieve acumulada al otro lado del túnel. Allí trabajaban afanosamente los obreros. La empresa no había ordenado a nadie que avisara de qué ocurría —más que nada por deferencia—. Esta vez fueron dos horas. Creo que hubiera dado lo mismo aunque hubieran sido diez.

## OLVIDOS

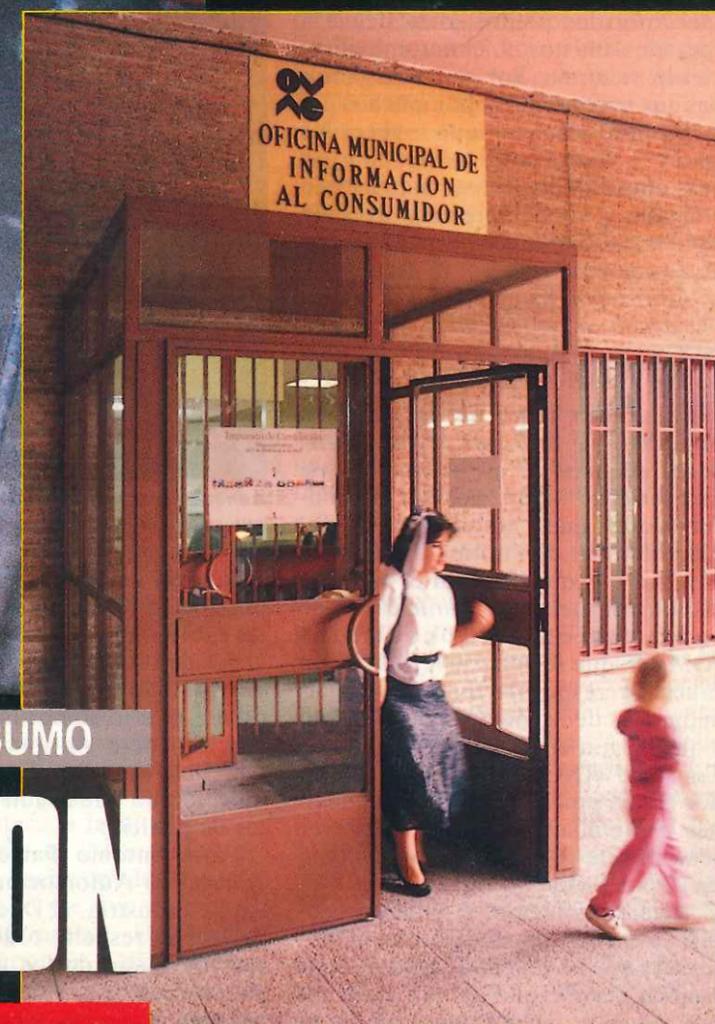
Todavía colea la accidentalidad en la M-30 y el desgraciado fallecimiento de Fernando Martín, un deportista de élite como pocos. Ambos hechos, relacionados entre sí, han puesto de manifiesto la falta de rigor informativo de algunos profesionales. He tenido llamadas, y no pocas conversaciones, quejándose de quienes —al menos en primera instancia— poco menos que culpaban del accidente de Martín al conductor del otro coche, Ricardo Delgado. Y llevan razón. Es cierto que alguno hubiera necesitado un ligerito tirón de orejas cuando hablaba del siniestro para recordarle que fue el coche de Fernando Martín el que apareció un puñado de carriles más allá de «su» carril y que el de Ricardo Delgado circulaba por su calzada correctamente. El asunto está sub júdice, pero hay muchas cosas que parecen muy claras. Yo he tenido acceso a una parte de la investigación y sé, por ejemplo, que el jugador estaba muerto cuando el segundo coche colisionó con él. Es lo mismo que las deficiencias de la M-30. Las tiene, es obvio, pero pocos han reparado en decir que tanta salida y entrada es obligada para dar más servicio, que esa peligrosidad llevó precisamente en su día a limitar la velocidad —principal causa de siniestralidad— a 90 kilómetros/hora y que, por ejemplo, la mayoría no la respetan. Olvidos que, a veces, son deleznable.



Miguel GARROTE

**E**l automovilista acude entre una y dos veces al año a un taller de reparación, sin contar con las revisiones periódicas. No es raro que surjan fricciones por malas reparaciones, así como por supuestos abusos de una amplia gama de entidades —aseguradoras, casas de segunda mano, etcétera— que viven en torno al automóvil. Aunque los servicios de consumo de los Ayuntamientos y otras organizaciones de consumidores están de su parte y consiguen resolver amistosamente más del 55 por 100 de sus reclamaciones, el usuario habrá perdido tiempo y, en ocasiones, dinero. Pero, sobre todo, le habrán sustraído, aunque sólo sea temporalmente, el disfrute de su propio coche.

José Ignacio RODRIGUEZ



Miguel GARROTE

EL SECTOR DEL AUTOMOVIL PROMUEVE CASI EL 10 POR 100 DE LAS RECLAMACIONES ANTE LAS OFICINAS DE CONSUMO

# LA LARGA BUSQUEDA DE LA RAZON

**Las Oficinas Municipales de Información al Consumidor solucionan más del 55 por 100 de las reclamaciones**

ENTRE una y dos veces al año, el automovilista español se ve obligado a acudir con su vehículo a un taller de reparación. Eso, sin contar con las revisiones periódicas o cambios de aceite. A partir de ahí, el desacuerdo con el taller que le ha reparado el coche, con la casa que le ha vendido el vehículo nuevo o de segunda mano y con la aseguradora, propia o ajena, se está traduciendo en un incremento espectacular de las reclamaciones y quejas, sólo superadas por sectores como el de la vivienda o los electrodomésticos. Todo ello en un contexto en el que los talleres pugnan por un servicio más profesional que les aleje de la chapuza, los fabricantes prefieren, muchas veces, dar la razón al cliente por mor de una mejor imagen y las aseguradoras incluso comienzan a registrar tasas de siniestralidad por encima del 100 por 100.

Le ampare o no la razón, en virtud de las normas contenidas en el Decreto de Talleres o en la Ley de Defensa de Consumidores y Usuarios, gane o no los pleitos, o se llegue a acuerdos amistosos, el automovilista pierde siempre. Por muchas garantías que le concedan y por muchos derechos que alegue —que a veces los ignora—, habrá perdido tiempo y, en ocasiones, dinero en ese matrimonio obligado y no siempre bien avenido con las entidades que viven en torno al automóvil.

**Defensores del usuario**

El usuario tiene de su lado, en principio, la ley, que es imparcial pero, además, el asesoramiento de una serie de organizaciones de consumidores que, gratuitamente, actúan también de intermediarias. Entre éstas hay que destacar el papel de las Organizaciones Municipales de Información al Consumidor (OMIC), que se han convertido en un cauce de respuesta inmediata a las anomalías de la sociedad de mercado y que, según el Instituto Nacional de Consumo (INC), solucionan alrededor del 55 por 100 de las reclamaciones. Sin embargo, durante el primer semestre de 1989, aproximadamente un 22 por 100 de las reclamaciones no alcanzaron solución, e igual porcentaje se encuentra pendiente de trámite. Aunque en realidad, éstas últimas pueden decirse que no van a encontrar solución amistosa, lo que en el

**INFORMACION AL USUARIO**  
Real Decreto 1457/1986, A/12

ESTA EMPRESA TALLERES, ECUADOR DOMICILIADA EN Plaza República del Ecuador Nº 6 IV REGISTRO 1544/0 C.I.E. 9891011 TIENE ESTABLECIDOS LOS SIGUIENTES:

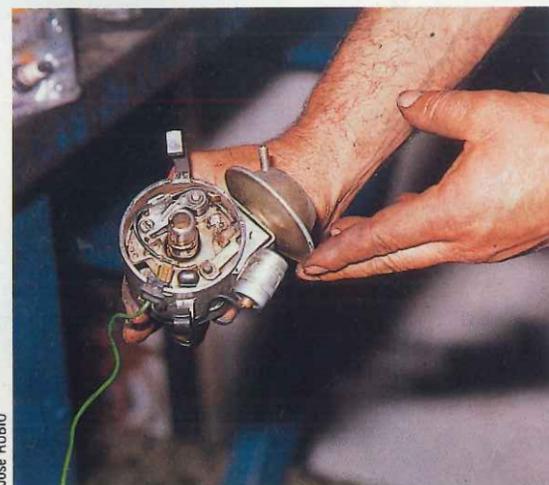
PRECIOS APLICABLES POR HORA DE TRABAJO			
PRECIO-HORA	IVA	TOTAL	
REPARACIONES EFECTUADAS EN TALLER EN JORNADA NORMAL:	13.50	22.5	24.50
TRABAJOS EFECTUADOS A PETICION DEL CLIENTE FUERA DE LA JORNADA NORMAL O FUERA DEL TALLER:	21.00	37.5	58.50
SERVICIOS MOVILES DEL TALLER:	22.00	37.5	59.50
GASTOS DE ESTANCIA POR DIA DE SEÑORA EN REGISDA:	3.00	5.25	8.25

LO QUE HACE PUBLICO EN CUMPLIMIENTO DE LA NORMA CONTENIDA EN EL ARTICULO 12 DEL REAL DECRETO 1457/86. En MADRID, a 15 de JULIO de 1987.

ESTE ESTABLECIMIENTO DISPONE DE "HOJAS DE RECLAMACIONES" A DISPOSICION DEL CLIENTE. LAS POSIBLES RECLAMACIONES DEBERAN EFECTUARSE ANTE LAS AUTORIDADES COMPETENTES EN MATERIA DE CONSUMO.

Miguel GARRÓTE

Los talleres tienen que tener, en lugar visible, el precio de la mano de obra.



José RUBIO

Aunque no es nada recomendable, sólo si usted lo autoriza le pueden montar piezas usadas.

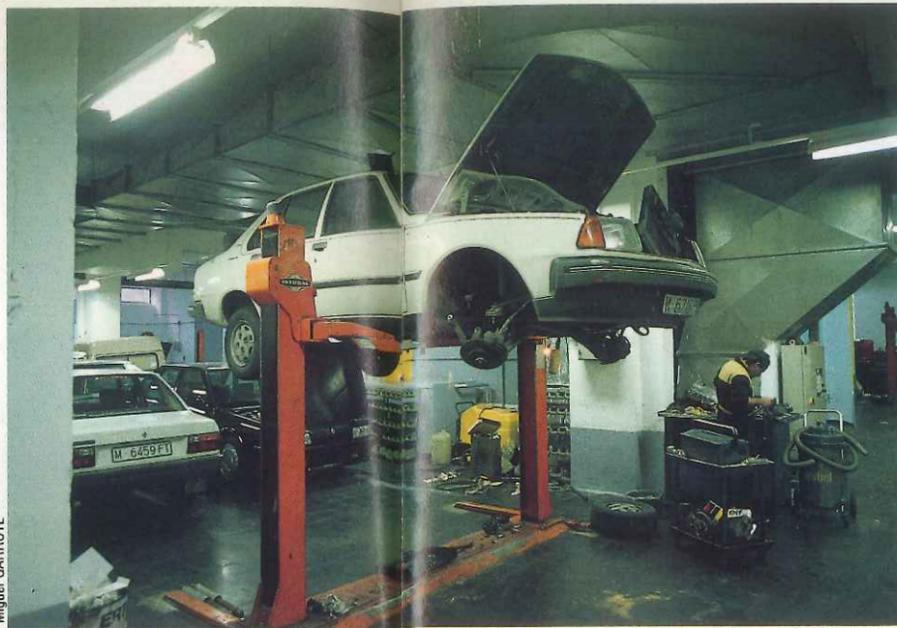
sector del automóvil supone un 15,6 por 100 de los casos. A partir de ahí, las OMIC pasan el asunto a los servicios de Inspección y Consumo de la Comunidad Autónoma correspondiente y, a lo sumo, impondrán una sanción, pero sin que el usuario se beneficie de ello. Si aspira a algo más, tendrá que acudir a los tribunales de justicia.

Para Antonio Farré, subdirector general de Automoción del Ministerio de Industria, el Decreto de Talleres no ha resuelto todos los problemas de queja de los usuarios y del propio sector: «Nuestra obligación era establecer una normativa que ga-

rantizase la calidad del servicio de mantenimiento del parque automovilístico, y dejar vía libre a Consumo en cuanto a las relaciones entre el usuario y los que facilitan, reparan o aseguran el vehículo. Es decir, hubiera sido más acertado que la normativa se hubiera plasmado en dos decretos distintos, porque se trata de dos cuestiones diferentes».

**Tercero en reclamaciones**

Según un estudio realizado por el INC con datos recogidos en las 473 OMIC existentes en España, el sec-



Miguel GARRÓTE



José RUBIO

La cada vez más compleja mecánica de los automóviles exige la presencia de auténticos profesionales.



Miguel GARRÓTE

Las OMIC asesoran y resuelven el 55 por 100 de las reclamaciones.

tor del automóvil ocupa el tercer lugar en número de reclamaciones y ha pasado de un 4,9 por 100 de quejas, en el primer semestre de 1988, al 9,5 por 100, en el mismo período de 1989. Y es que, mientras en 1988 sólo tres de cada cien españoles acudían a esos servicios municipales, y tan sólo un 21 por 100 de la población las conocía, durante 1989 han sido visitadas por el 44 por 100 de los españoles.

Cuando la mediación de las OMIC fracasa, la Ley contempla la posibilidad de que ambas partes, libremente, se sometan al sistema arbitral. Consis-

Los talleres serios son los primeros interesados en erradicar la fama de chapuceros.

te en una especie de tribunal presidido por un representante del Ayuntamiento, un vocal representante del sector empresarial del gremio correspondiente y otro vocal que representa al consumidor. El presidente, después de escuchar a ambas partes y a sus representantes, dictará laudo de obligado cumplimiento. El INC ha firmado un acuerdo por el que la Asociación de Vendedores de Vehículos (GANVAM) se somete al sistema arbitral, y lo mismo se espera firmar con la patronal del sector de seguros, UNESPA. Existen otras organizaciones como la Unión de Consumidores de España (UCE) ante la que se presentaron, durante el año 1988, un total de 365 reclamaciones relacionadas con el

que cubre las piezas defectuosas, pero especificando que no sea debido a su uso; mas, al ser el vehículo viejo, ya vienen desgastadas».

En la Organización de Consumidores y Usuarios de Cataluña (OCUC), el 4,5 por 100 de reclamaciones se refieren a talleres, mientras que a compra-venta corresponde el 4,3 por 100, y a seguros el 2,8 por 100. La causa más reiterada de las reclamaciones relacionadas con los talleres de reparación es, precisamente, la de reparaciones incorrectas o no resueltas. Le siguen aquellas no detectadas por el cliente, pero que el taller repara sin avisar, y que se traducen en una factura sorpresa. Aunque raramente se cobran indebidamente las piezas de repuesto, a veces se han montado usadas por nuevas, lo cual es legal, pero siempre que el cliente dé su consentimiento.

**Reparaciones que causan accidentes**

Según Susi Torras, de la citada OCUC, el exceso de facturación siempre está relacionado con el tiempo de mano de obra «y los talleres chapuceros, cuando extienden factura, no detallan precios, sino que señalan una cantidad global y no suelen llevar membrete ni identificación fiscal». Sin embargo, para Susi Torras lo más grave son las reparaciones incorrectas que causan otras averías, ya que al usuario le resulta difícil demostrarlo y el taller no suele aceptar responsabilidades. Y, no obstante, en la OCUC se han registrado casos en los que la reparación defectuosa provocó un accidente. Es el caso de Cayetano Martínez, que, al salir del taller, no pudo realizar el cambio de marchas debido a una tuerca floja y fue a parar a un terraplén. En otro caso, estallaron los cristales de la luna delantera de un coche nuevo, por exceso de presión, produciendo lesiones al conductor.

También se producen quejas por la inmovilización prolongada del coche en el taller. «Hay que tener en cuenta que al coche adicto cualquier inmovilización le supone un trastorno». En otros casos, se han detectado que en la orden de reparación figura un recuadro donde se indica que el usuario renuncia al presupuesto (la revista TRAFICO ha podido comprobar este extremo en talleres de marca de dos entidades), «Eso no es lícito, ya que se puede renunciar, pero no tácitamente, sin saberlo».

Para Susi Torras, los problemas con el servicio post-venta siempre se producen por averías surgidas en períodos de garantía o inmediatamente después del vencimiento de éstos. «El usuario no está conforme por haber pagado como nuevo un coche defectuoso, lo cual le produce trastornos de los que, el más inmediato, es la reparación, pero también la desconfianza en ese vehículo, un dato subjetivo pero válido». Según la representante de la OCUC, la Ley le da derecho a que le den uno nuevo, «pero el sector es un gigante imbatible; habría que ir por vía judicial y son incontables los casos en los que un juez da la razón al usuario». No obstante, se está estableciendo como norma que, cuando una marca detecta una avería en sus vehículos, lo comunica a los usuarios para que acudan a repararla. «Nos parece una medida muy buena, pero entendemos que el usuario está haciendo de control de calidad y estos costes los acarrea el usuario en vez del fabricante, porque, ¿quién paga la inmovilización de su coche?».

Por su parte, la OMIC madrileña gestionó, a 30 de noviembre de 1989, 3.052 reclamaciones relacionadas con los talleres de reparación, fundamentalmente porque no se realizaban presupuestos previos, no expresaban el tiempo de trabajo con arreglo a los libros de tasaciones y por no poseer hojas de reclamaciones. Por lo que al mercado de ocasión se refiere, se registraron 1.916 reclamaciones, principalmente por incumplimiento de la garantía, por no especificar los componentes que entran en la misma, garantía de palabra que no se cumple y grandes demoras en la tramitación de la transferencia del vehículo.

### Probar la razón

Según Enrique Torres, responsable de la OMIC de Madrid, el principal problema que se plantea en cualquier reclamación es la falta de un servicio

**Las quejas relacionadas con el automóvil ocupan el tercer lugar, después del sector de la vivienda y de los electrodomésticos**



Todas las grandes marcas de automóviles tienen un servicio de atención al cliente, donde se pueden exponer las quejas y reclamaciones.

## Carmelo Olmo, presidente de CETRAA

### «LA GARANTÍA DE LA REPARACIÓN ESTARÁ ASEGURADA»

EL presidente de la Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles (CETRAA), Carmelo Olmo, anuncia, para mediados de 1990, un sistema gratuito de garantía de todos sus talleres asociados, amparado por una póliza de seguros. Asimismo, se queja en esta entrevista de la poca efectividad de los servicios de inspección.

—¿Se ha mostrado eficaz la legislación sobre talleres para solucionar los problemas del sector?

—Se ha mostrado parcialmente eficaz, porque una mayoría de talleres se ha ido esforzando por cumplirlo, pero ni por la mayoría de las administraciones competentes —las Comunidades Autónomas—, a efectos de inspección, ni por los propios usuarios se ha aprovechado adecuadamente la ocasión.

—¿Qué quitaría o añadiría a la legislación?

—Reduciría la carga burocrática de documentación en casos de poca importancia económica y pediría la exigencia de una titulación de FP en automoción

para ser responsable de taller —no para ser propietario—, de forma parecida a Alemania, Bélgica, Holanda, etcétera, y como se ha regulado en Cataluña.

—¿Se está erradicando la imagen de chapuceros atribuida a los talleres?

—Se está erradicando, pero por razones muy complejas. El Decreto sobre Talleres ayuda, en teoría, pero la eficacia de las inspecciones de consumo (y gracias que las haga) es mínima porque se fija sólo en si ha cumplido el «papeleo» y no profundiza sobre la corrección de la reparación. Indirectamente, también ayuda la progresiva complejidad técnica de los vehículos a los que, o se les conoce de verdad, o no hay forma de hacerles siquiera un «apaño»; también las estaciones ITV, con su buen hacer, han eliminado de la circulación aquellos vehículos a los que los talleres no podíamos hacer otra cosa que una revisión básica de seguridad, puesto que su valor era menor que el de la reparación, y eso ha desanimado a algunos desaprensivos que decían ser talleres porque en la ITV no pasan sus chapuzas.



En el contexto general de las reclamaciones, las relacionadas con el automóvil suponen un 9,5 por 100.

### Garantía CETRAA

—¿Ha promovido CETRAA alguna iniciativa relacionada con las garantías de los usuarios de los talleres de reparación?

—Estamos ultimando, en este momento, un sistema de Garantía CETRAA a nivel nacional. Vendrá amparado por una póliza de seguros para facilitar la solución de reclamaciones y podrá ser gratuito para el usuario, como garantía de servicio que un profesional responsable ha de ofrecer. Ello aparte de la garantía que ofrecen los fabricantes de vehículos o los comerciantes sobre sus productos. Esperamos que los usuarios sepan apreciar lo que deseamos esté en marcha antes del segundo semestre de 1990.

—¿En qué estriba el conflicto entre aseguradoras y talleres?

—Las aseguradoras están permanentemente presionando a la baja los precios de los talleres y, dado que éstos ahora tienen que dar garantía, ya no entran en el juego de hacer falsedades en facturas, a lo que venían abocados.

—Pero el usuario se encuentra entre dos fuegos y es el que pierde...

—La solución no depende del taller, sino de la aseguradora, que ha de hacer más transparente su actuación; por ejemplo, entregando copia de su peritaje al asegurado. También depende mucho del usuario que se



Desconfíe de las garantías que le ofrezcan sólo de palabra.

conforma con lo que le dicen y no lucha por sus derechos, pese a que paga una póliza y en ella unos servicios que debe prestarle un agente de seguros. Por nuestra parte, hacemos lo que debemos: entregar una factura totalmente detallada (así deberían hacerse los peritajes) y garantizar por escrito la reparación, lo que, por cierto, no hacen esas aseguradoras y esos peritos que «recomiendan» reparaciones.

—¿Quién impone su criterio a la hora de reparar o poner una pieza nueva en caso de siniestro?

—El único que puede imponer el criterio de qué se hace a un coche es su dueño. El perito no es nadie para imponer su opinión, ya que no es apoderado de la aseguradora, a la que se limita a informar, pero sin comprometerla, salvo en caso de silencio. Por otra parte, el taller no puede ejercer de perito, ya que existen normas de incompatibilidad que además son impuestas por las normas de desarrollo de la Ley de Ordenación del Seguro Privado. Lo malo es que el asegurado no se conciencia de sus derechos y obligaciones y pretende que sea el taller quien se ponga a defenderlo. Nosotros no podemos ponernos en el lugar que no nos corresponde y nuestra defensa sólo puede limitarse a la información al cliente, no a sustituirle en su posición. Para su defensa ya paga, por medio de comisión, al agente de seguros que le hace su póliza.

o laboratorio oficial donde se pueda realizar la prueba que determine, técnicamente, si el usuario tiene o no razón. «Las OMIC son un primer eslabón, pero con escasos medios, y en la Junta Arbitral (actualmente funcionan 22 en toda España) está presente un especialista que representa al taller o marca automovilística de turno y maneja un lenguaje técnico que el resto desconoce. Ese lenguaje es un medio de dominación, por lo que vamos a intentar suscribir un convenio con servicios de asesoramiento mecánico».

Aunque en abstracto la legislación protege a los consumidores, el problema estriba en cómo se concretan las garantías en lo que se refiere a automóviles. De hecho, la Ley de Defensa del Consumidor establece que el titular de las garantías tiene derecho a la reparación gratuita de los vicios o defectos originarios y de los daños y perjuicios por ellos ocasionados; asimismo, en los supuestos en los que la reparación no fuera satisfactoria y el objeto no revistiera las condiciones óptimas para cumplir el uso a que estuviere destinado, el titular de la garantía tendrá derecho a la sustitución del objeto adquirido por otro de idénticas características o a la devolución del precio pagado.

En este sentido, Enrique Torres considera que el vendedor es un responsable solidario con el fabricante, por lo que éste «difícilmente va a reconocer que un modelo tiene defectos y con el ordenamiento jurídico actual es difícil conseguir una sentencia judicial que sirva para todos los casos». En

Estados Unidos los tribunales de justicia obligaron a sustituir todos los modelos de una serie que presentaban anomalías y habían originado accidentes.

### Casi un sueño

Y es que conseguir que a uno le den un coche nuevo porque el recién comprado «tiene algo raro» es poco menos que un sueño. Según José Climent, de General Motors, «cuando surge una avería en un vehículo nuevo la reparamos hasta dos veces, a la tercera ponemos una pieza nueva, aunque si es de motor nunca reparamos, sino que ponemos otro nuevo; pero, salvo que la avería afecte a la estructura o que se haya producido un incendio por culpa del producto, nunca se da un coche nuevo».

La mayoría de las grandes marcas de automóviles tienen un departamento de atención al cliente. A José Climent le llaman sus compañeros de General Motors «defensor del pueblo» y parte de la filosofía de que «cuando el cliente reclama algo es que en el fondo tiene razón y si estuviera equivocado es porque alguien no se lo ha explicado». Así, pues, se le ha dado la razón al cliente en el 87 por 100 de los casos, aunque las reclamaciones imputables a una mala atención en la red de distribución sólo eran del 0,3 por 100. A noviembre de 1989 se habían recibido y atendido 3.220 reclamaciones, de las que el 41 por 100 están relacionadas con el servicio; el 36 por 100, relativas a recambios; el 13 por 100 eran reclamaciones injustificadas, y el 10 por 100 tenía que ver con ventas y «marketing». En todos los casos realizan una investigación «que tiene como objeto conseguir, prioritariamente, un alto índice de satisfacción al cliente; es una política que desarrollamos en toda Europa y, en caso de duda, siempre le damos la razón porque sabemos que puede haber un posible defecto de producto».

### Atención al cliente

También Peugeot-Talbot tiene su departamento de atención al cliente, cuyo responsable, Joaquín Moreno, diferencia las reclamaciones que recibe en dos grandes apartados: el del trato con el cliente y los relativos a malas reparaciones o posibles remesas defectuosas. «Hasta ahora nunca hemos sacado series defectuosas ya que,



José RUBIO

Las, a veces, malas relaciones entre aseguradoras y talleres las paga el cliente.



José RUBIO

Exija que el taller le devuelva las piezas que le han sustituido.

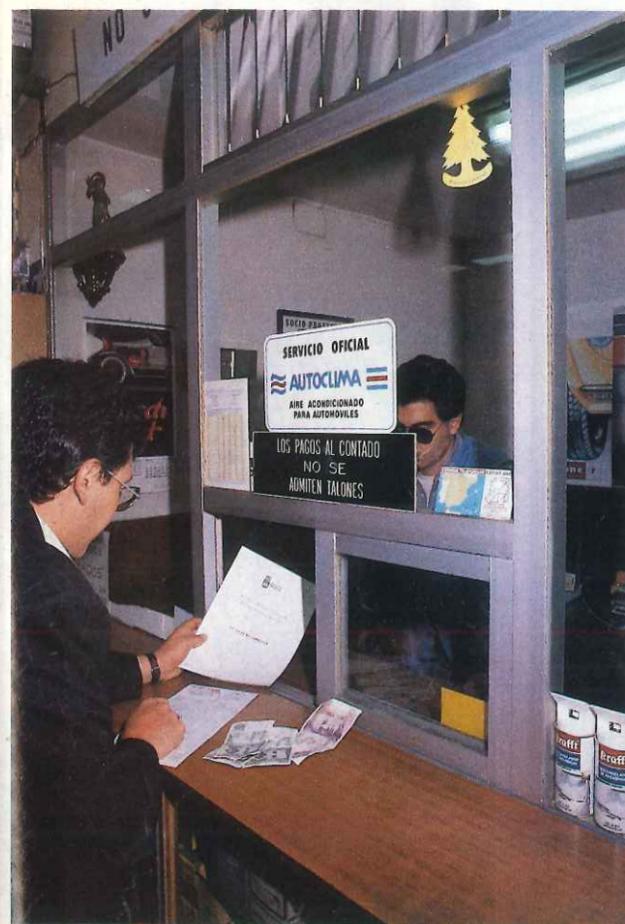
normalmente, se detectarían en los controles de calidad, aunque sí se han dado casos aislados; incluso en algún caso hemos devuelto el dinero porque no queremos vernos, con o sin razón, en juicios o reclamaciones ante Consumo». Asegura que dan más de lo que la propia Ley les exige y, cuando les ha salido un coche rebelde, «nunca hemos tirado la toalla por problemas técnicos, sólo por razones comerciales».

Por su parte, Miguel Ángel Aguilar, de la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), ha señalado que cada empresa defiende individualmente su imagen y su atención al cliente, y que cada una cumple, sobradamente, la normativa vigente. «Por eso no hemos

considerado conveniente suscribirnos al sistema de arbitraje, porque nuestro deber es tratar directamente el problema con el consumidor y no hay mejor arbitraje que la disposición de una empresa para resolver cualquier reclamación.»

Otro sector con el que a veces tiene fricciones el consumidor es con las compañías de seguros. Cuando un coche sufre un accidente, se realiza una peritación y el taller efectúa la reparación. «Si hay que reparar un capó o hay que ponerlo nuevo, depende del criterio profesional del perito —señala Andrés Renato López, del Centro Informativo del Seguro—, y si no se llega a un acuerdo sobre la reparación, se nombra a otro perito o se lleva el coche a otro ta-

En el sistema arbitral se produce un dominio del lenguaje técnico que perjudica al consumidor



Miguel GARROTE

Si no está de acuerdo con la reparación, exija las hojas de reclamación.

ller, siempre de acuerdo con el propietario». Por otra parte, no existe un criterio uniforme entre las compañías sobre sus relaciones con los talleres, aunque suelen existir conciertos. No obstante, en muchos casos los talleres se han negado a financiar a las aseguradoras el pago de las reparaciones y cobran directamente al cliente y éste, a su vez, tiene que reclamarlo a la compañía de seguros.

Por otra parte, los asegurados españoles pagan una cifra en torno al 7 por 100 de su prima para compensar la siniestralidad fraudulenta, según datos de la patronal UNESPA. Un problema que afecta a los consumidores, talleres, agentes, peritos y compañías y en el que pagan justos por pecadores.

## El recurso del pataleo

MONTONES de cartas y multitud de llamadas denuncian en nuestra redacción la impotencia de los usuarios ante la chapuza de un taller, la inhibición o el abuso de las aseguradoras, el «muerto con ruedas» que le han vendido de segunda mano o el coche nuevo que pasa más tiempo en el taller que en la calle.

Francisco Adrián, de Zaragoza, y Antonio Martínez, de la localidad albaceteña de To-barra, coinciden en que adquirieron sendos vehículos —de distinto modelo, pero de igual marca— equipados con una serie de extras, como faros de largo alcance, con los que no consiguieron pasar la ITV al no estar homologados por Industria. Se quejan de que el concesionario debió prevenirles.

A Sara Martín le robaron los asientos delanteros de su coche y la marca tardó un año en suministrarle otros, «además, distintos y sin reposacabezas». Y se pregunta: «¿Cómo es posible que una gran marca no prevea un "stock" de repuestos de un coche que fue comprado hace dos años y medio?».

Desde Alicante, Miguel A. Santos nos envía un tirón de orejas para los concesionarios oficiales de una marca. Cuando acudió a reparar la avería en un rodamiento delantero, además de decirle «vuelva usted otro día», le informaron que entre el importe de la pieza y la mano de obra le saldría por 14.600 pesetas. Santos se va de mal humor a una casa de repuestos y allí le procuran la pieza (es única para su modelo de coche) por 5.500 pesetas y le indican un taller donde se la montan por 1.800 pesetas. Vamos, que se ha ahorrado 7.300 pesetas y sin tener que volver otro día.

José Sánchez, de Lluçmajor (Mallorca), tuvo un accidente con su Seat 124, «en perfecto estado de conservación», y el presupuesto de la reparación

era de 170.000 pesetas. «Sin embargo —señala— la compañía del culpable nos dijo que nos daba el valor del coche según la matrícula, unas 70.000 pesetas». Nos pregunta dónde están sus derechos.

### Seguridad en juego

Por su parte, Hilario Pérez, de Portugalete (Vizcaya), quiere denunciar la falta de atención al consumidor a pesar de que a veces está en juego la propia seguridad. Al menos, ni el concesionario ni la casa central de la marca que le vendió el coche se han avenido «ni a dictar criterio» sobre el estado podrido del puente delantero. «Si yo lo he tratado con esmero y está así, ¿qué ocurrirá con otros del mismo modelo que no se preocupan?». La seguridad está en juego, y ni caso.

A Luis Herrero, de Avilés (Asturias), le chafaron el coche cuando lo tenía aparcado. «El conductor del camión reconoce su culpabilidad, hacemos los papeles del seguro, doy parte al mío, tasa mi coche un perito de la otra compañía, pago bastante más de lo tasado —porque si no pago no me dan el vehículo— y aquí comienza el problema. La aseguradora del camión ha quebrado y, después de cuatro años, ni he cobrado ni tengo esperanza de hacerlo». Además, a Luis Herrero le asalta la sospecha de que muchos vehículos estén circulando —por circunstancias diversas— sin el correspondiente seguro.

Y el de Constantino Núñez, de Valencia, es un caso con querrela y sentencia a su favor por negligencia de los talleres a donde llevó a reparar su coche. Pese a que la Magistratura le concedió la razón, «desde la avería hasta la resolución han pasado dos años y más de 100.000 pesetas perdidas de mi bolsillo».

Más de mil millones de pesetas en carreteras pueden suponer los temporales vividos por diversas zonas de España

# Ni los más viejos del lugar...



Cruce del aeropuerto (N-340), en la provincia de Málaga.



Así afectaron las lluvias al nudo de la Azucarera en la misma N-340.



Curiosa imagen, en la que las señales parecen regular el tráfico acuático.



Otra perspectiva del cruce y accesos al aeropuerto.

**N**O se había visto nada igual en mucho tiempo. Las lluvias y temporales de los últimos dos meses del año que acaba de irse atacaron duramente a España, y sobre todo a algunas zonas no acostumbradas a tales elementos, como Andalucía. Las provincias de Málaga, Huelva y Granada, principalmente, se vieron muy afectadas, y asimismo la Comunidad de Galicia, aunque en esta región las aguas suelen ser más pródigas.

Tales situaciones climatológicas han supuesto importantísimas pérdidas en materia de carreteras, que, aunque no se encuentran evaluadas en estos momentos, bien podrían alcanzar e incluso sobrepasar los mil millones de pesetas. Tal cantidad, meramente especulativa hoy, podría incrementarse de continuar el régimen de precipitaciones durante el resto del invierno.

No cabe duda que una de las zonas más afectadas fue la de Málaga,

en la que los temporales de mediados de noviembre sembraron el pánico y los desperfectos a causa de desbordamientos e inundaciones. Así, la N-340, que conecta la capital malagueña con su aeropuerto y con las poblaciones de la Costa del Sol, se vio inundada y cortada cuatro veces (en los últimos treinta años sólo había pasado algo similar en dos ocasiones), mientras en diciembre estuvo a punto de sufrir una situación parecida. Se anegó el cruce de la Azu-

carera, mientras también el del aeropuerto se veía hecho una laguna.

También dentro de Málaga, la situación obligó a realizar escolleras en diversos puntos de la Costa del Sol (N-340) para amortiguar en lo posible los ataques del mar. Y los desprendimientos y aterramientos fueron habituales tanto en la propia N-340 como en la N-331 (a Granada).

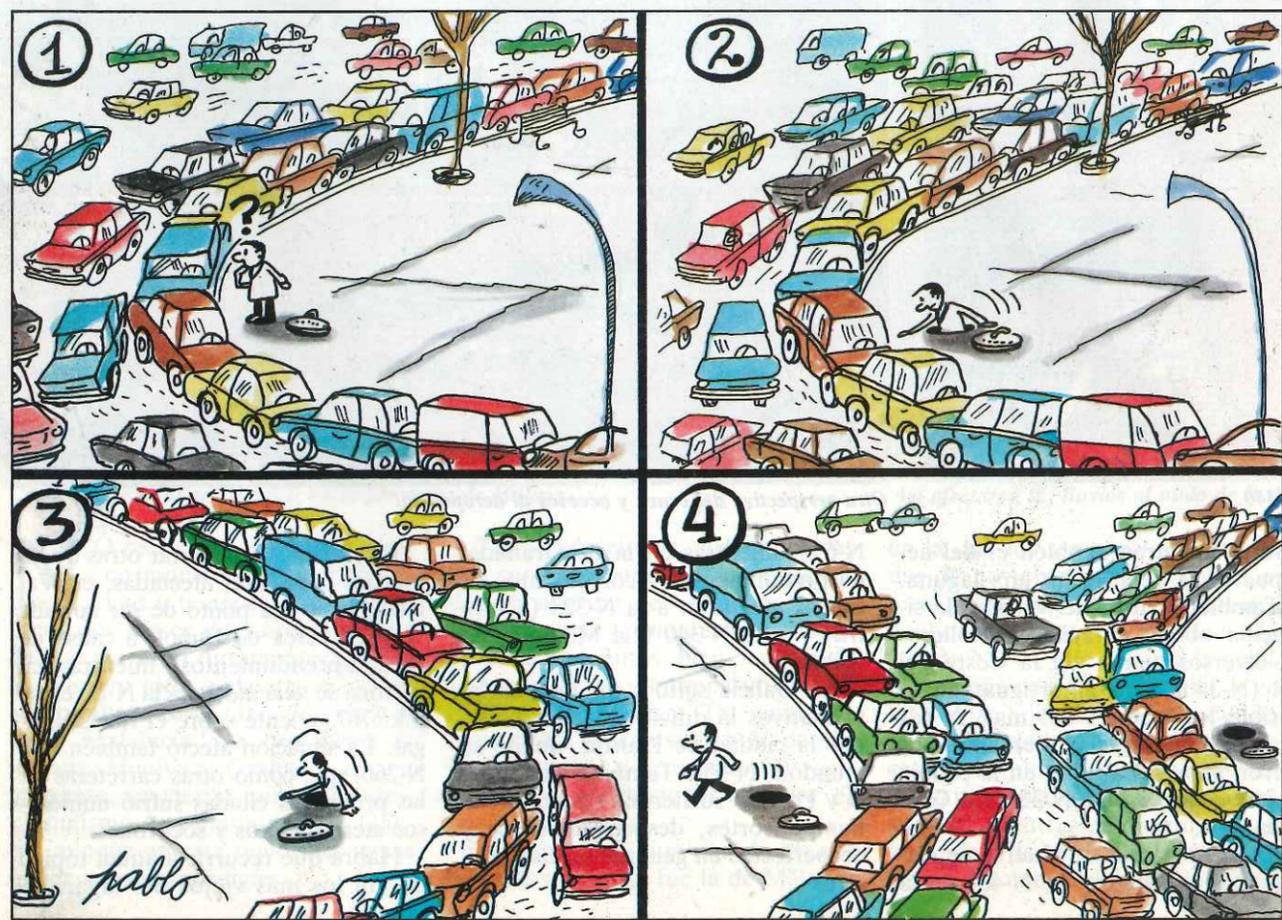
En la provincia de Huelva se vieron muy afectadas la N-431 y la

N-630, mientras en la de Granada, desprendimientos y corrimientos de tierras afectaron a la N-323 (a Motril) y a la N-340 (La Mamola, La Rábita).

En Galicia saltó a los medios informativos la difícil situación vivida por la ciudad de Padrón, donde se inundó la N-550. También Redondeña y Porriño sufrieron durante algún tiempo cortes, desprendimientos y desperfectos en general en sus carreteras.

Finalmente, y por citar otras de las muchas provincias afectadas, en Valencia estuvo a punto de ser cortada la N-III cerca de Buñol, a causa de los desprendimientos; mientras en Gerona se veía afectada la N-II, en su p.k. 767, puente sobre el río Llobregat. La situación afectó también a la N-260, que como otras carreteras de las provincias citadas sufrió numerosos aterramientos y socavones.

Habrà que recurrir a aquel tópicos de «ni los más viejos del lugar...».

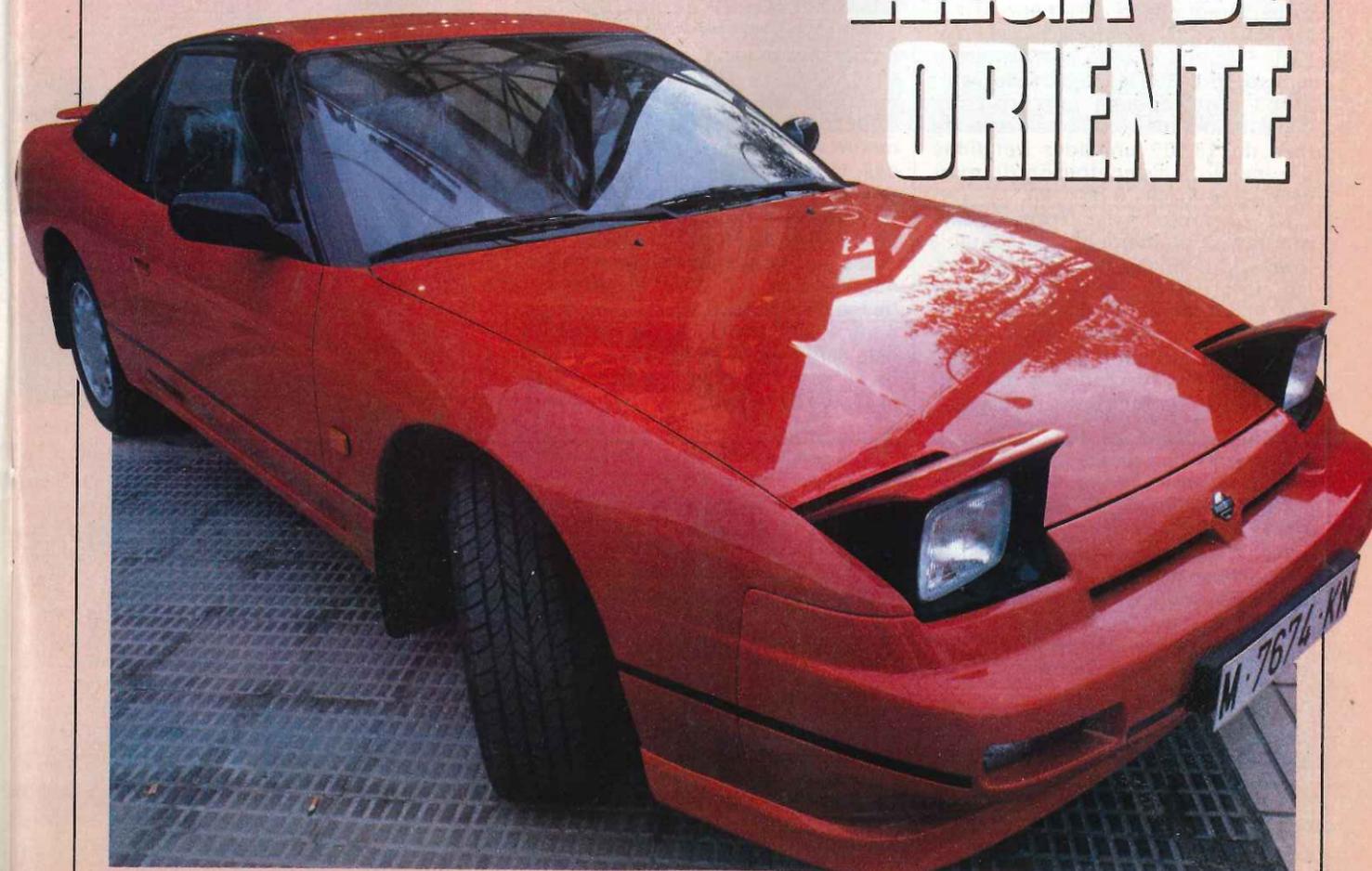


# del MOTOR

**Según  
previsiones de  
la CEE, los  
japoneses  
coparán en  
1995 el 18  
por 100 del  
mercado  
europeo del  
automóvil**

LOS fabricantes japoneses podrían vender, durante 1990, casi 13.000 turismos en España, lo que supondría doblar las ventas alcanzadas durante 1989. Además, 1990 será el último año en que se mantenga el sistema actual de cupos, ya que a partir del 91 comenzará un período transitorio —en el que los cupos se irán eliminando paulatinamente—, que finalizará en 1993 con la liberalización total del mercado del automóvil para terceros países, según han aprobado recientemente los comisarios de Mercado Interior (Martin Bangemann) y Relaciones Externas (Franz Andriessen) de la CEE. En este sentido, el comisario Bangemann ha declarado que «el desmantelamiento de las cuotas es el efecto de la creación del mercado interno, sin hacer excepciones para el sector del automóvil. Política y jurídicamente no existe medio para defender esas restricciones que ahora existen».

## LA COMPETENCIA LLEGA DE ORIENTE



## LA COMPETENCIA LLEGA DE ORIENTE

Según estimaciones realizadas por la CEE, de continuar la demanda europea, en 1992 los automóviles japoneses coparían entre el 10,5 y el 11,5 por 100 del mercado comunitario. Esta cifra alcanzaría hasta un 15 por 100 a finales de 1997.

Mientras tanto, en España las cifras observarían una tendencia similar: se calcula que en 1993 los japoneses tendrían un 7,3 por 100 del mercado en sus manos, dato este que se elevaría hasta el 10 por 100 para el año 1995.

### LOS FRENOS DE LOS CUPOS

La entrada de vehículos japoneses en España está regulada mediante un contingente global fijado en el Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y de Comercio (GATT). Además, el Acta de Adhesión de España a la CEE fija una cuota de 1.200 unidades. No obstante, durante el año 88 estas cifras variaron, pasando a 7.200.

Durante 1989, los fabricantes nipones habrán colocado en España una cantidad superior a los 160.000 vehículos, aunque esta cifra tiene carácter provisional. Lo cierto es que en el período comprendido entre enero y agosto de 1989, las ventas de vehículos japoneses alcanzaron las 107.818 unidades, con una media de más de 13.600 unidades vendidas por mes y una penetración de mercado superior al 10 por 100.

No obstante, estas cifras deben matizarse notablemente. Al contabilizarse la totalidad de los vehículos, las motocicletas —que desde siempre han mantenido un importante feudo en determinadas cilindradas— ofrecen un fortísimo impulso a este colectivo. Así, restando las matriculaciones de motocicletas japonesas,



los restantes vehículos procedentes del «país del sol naciente» apenas sobrepasan las 58.700 unidades, y su cuota de mercado únicamente alcanza un 5,98 por 100.

En cuanto a turismos se refiere, la subida en las ventas fue espectacularísima durante los años 86 y 87 (especialmente en este período, en el que el incremento alcanzó un 98,6 por 100). Así, en 1985 las ventas apenas superaron las 4.200 unidades; en el 86, las cifras de ventas se situaron en 6.485 vehículos; en el 87, fueron 12.882, que en 1988 bajaron ligeramente al situarse en 12.387 unidades, y, por fin, en 1989, durante los primeros ocho meses, las cifras contabilizadas definitivamente arrojan un balance de 10.595 unidades vendidas, por lo que las ventas de turismos podrían, al finalizar el escrutinio de los doce meses, situarse en torno a los 15.800 turismos. De cumplirse esta cantidad, el incremento del año 89 sería moderado (27,8 por 100 en el sector de turismos), pero bastante



los que señala que «en EE.UU. están generando importantes capacidades (del orden de dos millones de vehículos) que necesitan vender. En parte ya se están exportando al Japón, pero es de esperar que también lleguen a Europa, lo que no hará más que complicar la cuestión». Por último, el representante de Ford analizó a los «japoneses europeos», manifestando que «aquí es donde evidentemente está el mayor riesgo, máxime si se tiene en cuenta que, en algunos países, como se ha dicho, están compitiendo en superioridad de condiciones por las ayudas y concesiones que les son adjudicadas».

acuerdo en que el peligro, al menos para España, se encuentra en casa, en esa casa común que quiere ser la CEE.

Emilio Godes, jefe de prensa de Nissan Motor Ibérica, señala que «los vehículos Nissan, merced a la estrategia global de la marca en el continente, son totalmente europeos», con factorías en Sunderland (Reino Unido) y Barcelona. Es más, según Emilio Godes, «sólo se fabrican en Europa para el mercado europeo». Por otra parte, el mismo representante de Nissan reconoce que «hoy en día, y en cifras absolutas, se venden en Europa más turismos Nissan que de algunas marcas reputadamente europeas».

Víctor Juan Asensio, gerente de Compras-Material de Producción de Ford España, opinaba, en una reciente conferencia, que «los japoneses del Japón no representan ninguna amenaza para Europa, porque, entre tanto, allí también se han incrementado los costes de producción y el transporte los hace difícilmente competitivos». El mismo continúa opinando sobre los «japoneses americanos», de

También recientemente, durante la celebración de un seminario del INESE (Instituto de Estudios Superiores de Seguros), Juan José Díaz Ruiz, director general comercial de Seat, analizó la situación de la siguiente forma: «Como no podía ser de otro modo, son las marcas japonesas las que están reaccionando más rápidamente ante esta gran oportunidad». La estrategia empleada, según Díaz Ruiz, es «ampliar dramáticamente las versiones y otras opciones que ofrecen al cliente, aumentando las posibilidades de personalización del vehículo y llenando muchos huecos en el mercado, incluso con pequeñas series, que hasta ahora se consideraban antieconómicas».

En España, y de alguna forma en Europa, los fabricantes japoneses aún no han mostrado su verdadero poder por el freno que supone el sistema de cuotas, aunque en Estados Unidos ya representan un verdadero peligro. Quizá éste sea el futuro cuando, en el 93, se elimine definitivamente este sistema de cuotas.

Juan Manuel MENENDEZ  
Fotos: Miguel GARROTE

### VENTA DE VEHICULOS JAPONESES EN ESPAÑA (enero-agosto 1989)

Marca	Venta turismos	Venta camiones y furgonetas	Venta autobuses	Venta motos	Total
Daihatsu	62	84	—	—	146
Honda	734	7	—	19.358	20.099
Isuzu	44	329	—	—	373
Kawasaki	—	—	—	5.274	5.274
Mazda	489	116	—	—	605
Mitsubishi	1.800	1.896	—	—	3.696
Nissan	3.529	38.461	1	—	41.991
Subaru	94	30	—	—	124
Suzuki	868	5.886	—	7.896	14.650
Toyota	2.975	1.839	17	—	4.831
Yamaha	—	—	—	16.029	16.029
<b>TOTAL</b>	<b>10.595</b>	<b>48.648</b>	<b>18</b>	<b>48.557</b>	<b>107.818</b>

favorable, tras la ligera recesión (- 3,84 por 100) del año anterior.

### «EL PELIGRO AMARILLO» ESTA EN CASA

Los fabricantes europeos, especialmente españoles, franceses e italianos, y los americanos temen la formidable competencia de lo que han denominado «el peligro amarillo». De hecho, las grandes compañías americanas (Ford, Chrysler y General Motors) han comenzado a sentir esta competencia con pérdidas económicas, ante las que han reaccionado con despidos de trabajadores. No obstante, los expertos están de

## Sangrado

## de frenos

La presencia de pequeñas burbujas de aire en el interior del circuito hidráulico de frenos produce una descompensación en la fuerza que se ejerce sobre cada rueda, ya que el aire al comprimirse pierde volumen, cosa que no le sucede al líquido del sistema de frenos. El resultado es que las ruedas frenan de distinta forma y el vehículo hace movimientos raros al frenar. Otra de las posibles consecuencias de la presencia de aire en el circuito es simplemente que el coche frena poco y, finalmente, que el pedal tiene un recorrido anormalmente largo.

En el caso de que detectemos cualquier anomalía del sistema de frenos, la importancia del mismo en nuestra propia seguridad impone que sea solucionada de inmediato, bien por un mecánico profesional o bien por uno mismo, si se conoce bien de qué se trata y se sabe poner remedio. El sangrado de los frenos, es decir, la eliminación del aire en el circuito, es una de las operaciones sencillas que el propio usuario puede realizar y que interesa conocer, porque puede ser necesaria en momentos de emergencia. Cualquier cosa es mejor que circular con los frenos mal, e incluso terminar de estropearlos puede ser más recomendable, porque, entre otras cosas, habremos de cambiarlos de inmediato. De todas formas, el sangrado es una operación sumamente sencilla para la cual estrictamente sólo se necesita una llave plana (normalmente del 10) y la ayuda de una persona que pise el pedal del freno cuando se lo indiquemos.

¿Es muy frecuente la presencia de aire en el circuito de frenos? Realmente no, pero tampoco es una avería rara. Puede entrar aire en el circuito después de un cambio de pastillas; puede que como consecuencia de un fuerte calentamiento de frenos hierva una pequeña parte del líquido de frenos, produciendo burbujas que permanecen al enfriarse; finalmente puede, y esto es lo más normal, que a través de alguno de los re-

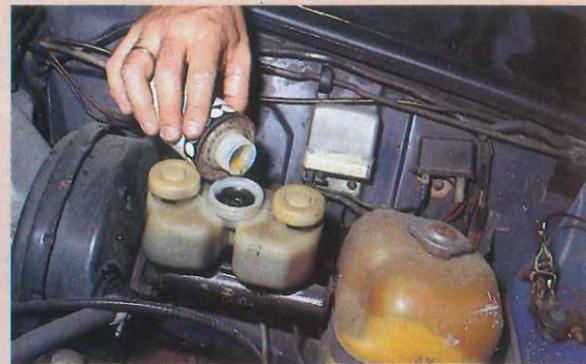
tenes entre una pequeñísima parte de aire que, con el tiempo, se acumula y crea trastornos.

La técnica del sangrado consiste en eliminar a través de los purgadores de cada rueda, colocados allí precisamente para ello, una parte del líquido del sistema de frenos para que ésta arrastre el aire que pueda haber en el mismo. La geometría de diseño de los circuitos de frenos facilita además

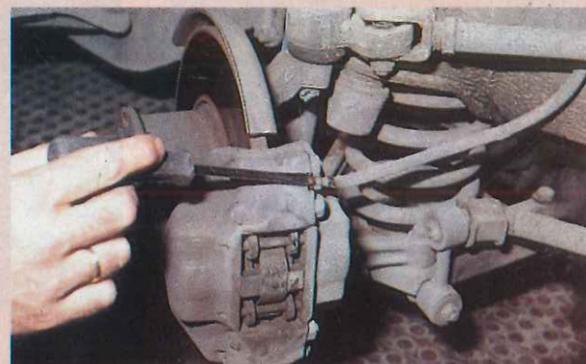
esta operación, colocando los purgadores en donde se puede acumular el aire. El líquido que se pierde en el purgado puede nuevamente ser añadido al depósito de líquido de frenos, caso de ser necesario, aunque lo más aconsejable es que si se puede se reponga con líquido nuevo, de las mismas características que el que está utilizando.

Juan Antonio DE LA RICA

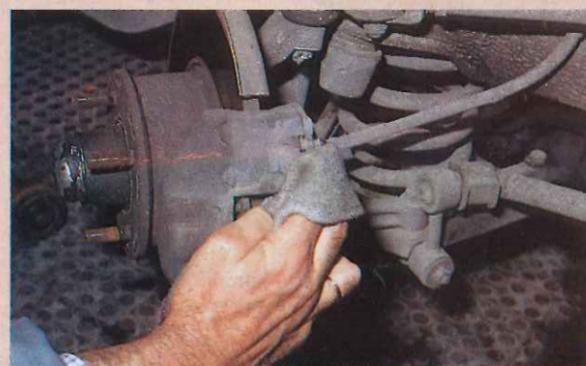
**A** sangrar los frenos hacemos que el líquido del circuito salga por los purgadores y se pierda una cierta cantidad. Antes de comenzar la operación debemos, por ello, comprobar que en el depósito el nivel se encuentre alto. En caso contrario, llenarlo previamente.



**E**s fácil encontrar el purgador de cada rueda, que se encuentra siempre en posición elevada. En las ruedas delanteras suele ser suficiente con girarlas a tope; pero en las traseras, dependiendo del modelo que se trate, quizá si estamos obligados a desmontarlas.



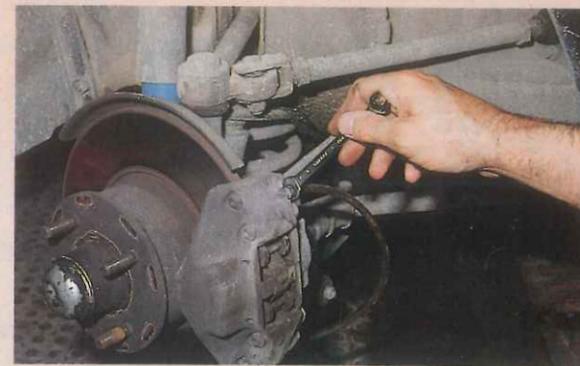
**P**or su postura es normal que el purgador se encuentre muy sucio. Antes de manipularlo es obligado proceder a una limpieza lo más intensa posible. La suciedad no debe penetrar en el circuito, porque dañaría los cilindros de empuje y todo el sistema en general.



**L**o ideal es realizar el sangrado disponiendo de líquido para reponer, pero si esto no es posible podemos colocar un tubo a la salida del purgador, que termine en un recipiente perfectamente limpio. Después de purgar cada rueda repondremos el líquido perdido en el depósito.



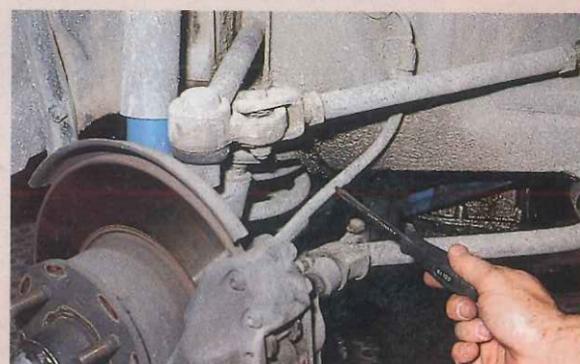
**L**os purgadores se aflojan normalmente con una llave del 9 ó 10. Para realizar el purgado son necesarias dos personas: una que manipule el purgador y otra que actúe sobre el pedal del freno. En primer lugar, se pisa el freno hasta el fondo; en ese momento se afloja el purgador y se deja salir el aire mezclado con el líquido.



**I**nmediatamente después de que salgan aire y líquido se vuelve a cerrar el purgador y después de cerrado se levanta el pie del freno. La secuencia es la siguiente: pisar, aflojar, dejar salir el líquido, cerrar, soltar el freno. La repetiremos varias veces hasta que no salga nada de aire.



**Y**a que dedicamos unos minutos al sistema de freno, no está de más que realicemos una comprobación del estado de los racores. La entrada de aire se puede producir por una grieta en los mismos o por una junta que se encuentre floja.



**S**i hemos quitado la rueda para hacer el purgado, ello nos permite comprobar el estado del desgaste de las pastillas de los frenos de disco, operación que se puede realizar visualmente sólo en el caso de los sistemas de disco. En las zapatas de los tambores es más difícil comprobar su desgaste.



**P**ara hacer un sangrado sólo es necesaria una llave pequeña, normalmente del 9 ó 10, y disponer de líquido de frenos. Si no tenemos líquido de repuesto, necesitamos un tubo de sección pequeña y un recipiente limpio para recuperar el que se pierda.



## Frenos hidráulicos

Un automóvil moderno puede acelerar de 0 a 100 km/h. en 16 segundos y desacelerar de 100 a 0 en sólo 4; es decir, la cuarta parte. Ello significa que la potencia de los frenos es fácilmente cuatro veces superior a la del motor. En esencia, la acción de frenado se produce por el fuerte rozamiento de unas zapatas contra el interior de un tambor solidario a las ruedas, o de unas pinzas que sujetan un disco igualmente solidario a la rueda. Según cada sistema, estaremos ante unos frenos de tambor o de disco. Por su parte, las zapatas o las pinzas son empujadas por los extremos móviles de unos cilindros llenos de un líquido hidráulico que es aportado hasta los mismos por conducciones herméticas desde una bomba que, a su vez, es accionada por el pedal del freno.

¿De dónde procede la gran potencia de los frenos? Pues de la gran fuerza con que las zapatas o pinzas actúan sobre los tambores o discos, que a su vez se produce gracias al sistema hidráulico mediante el siguiente proceso: sobre el pedal podemos hacer, por ejemplo, una fuerza de 20 kilos. Mediante una palanca, esa fuerza puede ser de 100 kilos sobre el émbolo de la bomba, y si ésta tiene dos centímetros cuadrados de sección, la presión útil será de 50 Kg/cm<sup>2</sup>. Esta misma presión se transmite a todas las ruedas, y si la sección de los cilindros que empujan las zapatas o discos es de, por ejemplo, 5 cm<sup>2</sup>, la fuerza que éstos pueden ejercer es de 250 kilos en cada rueda. La gran potencia de frenado de un automóvil se debe, por tanto, en última instancia, a la capacidad de un líquido de transmitir la presión que se ejerce en una parte del mismo a todo él. A través del circuito cada bombín de freno está en contacto con la bomba y la presión de ésta se transmite a lo largo de sus conducciones.

# Opel Vectra GL 4x4



NOTA MEDIA: **7,2**  
NOTA MEDIA SEGURIDAD: **7,4**

## DATOS TECNICOS

### MOTOR:

Posición: Delantera transversal.  
Cilindros: 4 en línea.  
Cilindrada: 1.998 c.c.  
Alimentación: Inyección electrónica.  
Carburante: Gasolina súper.  
Depósito: 65 litros.  
Potencia máxima: 129 CV a 5.600 r.p.m.

### TRANSMISION:

Tracción: Total a las 4 ruedas.  
Caja de cambios: Manual de 5 velocidades.  
Embrague: Sin amianto. Monodisco en seco.

### FRENOS:

Discos ventilados en las ruedas delanteras y discos en la traseras.

### SUSPENSION:

Independientes. Delantera, tipo MacPherson con triángulos inferiores de efecto anti-hundimiento; la trasera, con trapecios de eje oblicuo.

### DIRECCION:

Tipo: Cremallera asistida.  
Diámetro giro: 10,95 m.

### RUEDAS:

Llantas: 205/55 x 15.  
Neumáticos: 195/60 HR14.  
Peso: 1.175 kg.  
Longitud: 4,33 m.  
Anchura: 1,7 m.  
Altura: 1,4 m.  
Maletero: 354 dm<sup>3</sup>.  
Precio final: 2.825.000 ptas.

## auto

Estética .....	7	<b>SEGURIDAD</b>	
Acabado .....	9	Estabilidad .....	8
Habitabilidad .....	8	Suspensión .....	8
Maletero .....	9	Frenos .....	8
Confort .....	8	Dirección .....	7
Instrumentación .....	4	Ruedas .....	7
Equipamiento .....	8	Luces .....	7
Potencia .....	8		
Elasticidad .....	8	<b>NOTA MEDIA: 7,7</b>	
Cambio .....	8	<b>NOTA</b>	
Velocidad punta .....	9	<b>MEDIA</b>	
Aceleración .....	8	<b>SEGURIDAD: 7,5</b>	
Consumo .....	8		

**Comentario.**—El Opel Vectra 2.0 i 4 x 4 es una de las versiones más interesantes de esta familia de vehículos, contando con la tracción integral, elemento fundamental para la seguridad activa de cualquier vehículo en condiciones de piso deslizante. Este modelo cuenta, además, con sistema antibloqueo de frenos (ABS), con la particularidad de estar conectado con la tracción integral, desconectándose ésta (pasando a ser sólo delantera) en el momento que actúa el ABS, evitando, de esta forma, cualquier extraño del vehículo. Por otra parte, el diferencial central actúa automáticamente repartiendo el par entre las ruedas delanteras y traseras, dependiendo del estado del piso. En cuanto al motor, está a la altura del comportamiento del vehículo, permitiendo un funcionamiento brillante del coche. El acabado interior es bueno, como suele ser habitual en los coches de la marca, aunque el equipamiento es algo escaso, faltando un elemento esencial como es el cuentarrevoluciones. El comportamiento en marcha del vehículo es excelente ante cualquier condición del terreno.

### LO BUENO

- Muy buena transmisión integral.
- Motor brillante.
- Comportamiento neutro.

### LO MALO

- Instrumentación escasísima.
- Dirección demasiado desmultiplicada.
- Posición mandos de los elevalunas.

## Moto

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

**Comentario.**—El Opel Vectra GL 4x4 es un coche seguro y eficaz. Un coche bien hecho y bien acabado. El Vectra GL 4x4 pone la tracción total al servicio del conductor, obligados a conducir gracias a un suelo muy deslizante, con un comportamiento eficaz y unos frenos de resultados mejores si se trata de frenar. El ABS, servido de frenos, evita el bloqueo de las ruedas. El Vectra GL 4x4 tiene un motor con 129 caballos de potencia, que se muestra bastante cómodo a consumo.

### LO BUENO

- Comportamiento impecable.
- Consumos razonables.
- Eficacia en condiciones de piso deslizante.

### LO MALO

- Rumorosa mecánica.
- Sistema de climatización poco eficaz.
- Cambio algo impreciso.

# Tráfico CHICO

SUPLEMENTO  
PARA  
ALUMNOS  
Y  
PROFESORES  
NUMERO 32

Coordinación:  
Juana Sánchez



El Colegio Público «Reina Sofía», de Salamanca, celebró su II Semana de Tráfico

Si parece importante que cualquier escolar, ya viva en una gran ciudad o en una localidad pequeña, sepa desenvolverse sin dificultad en el complicado mundo del tráfico, en el caso de aquellos niños que presentan algún tipo de deficiencia física o psíquica, este desenvolvimiento supone, no sólo un punto a favor de su propia

## EDUCACION VIAL «ESPECIAL»

seguridad, sino una ayuda más para su integración social. Este ha sido uno de los puntos más destacados, en opinión de padres y profesores del Colegio de Educación Especial «Reina Sofía», de Salamanca, de la II Semana de Educación Vial, organizada tras la gran aceptación que consiguió la celebrada el curso anterior.

## EDUCACION VIAL "ESPECIAL"

CUANDO en un centro escolar se llevan a cabo actividades de educación vial, ya sean de carácter teórico o por medio del Parque Infantil de Tráfico, la expectación que se crea entre los chavales suele alcanzar a todo el abanico escolar, desde los alumnos más pequeños hasta los de los ciclos superiores. Cuando estas actividades se celebran en un colegio de educación especial, como es el caso del Colegio Reina Sofía, de Salamanca, esta expectación trasciende de la simple curiosidad y sirve para conseguir objetivos pedagógicos esenciales en la educación de estos niños.

Más de doscientos cincuenta alumnos forman la «plantilla» del «Reina Sofía», divididos en tres niveles, dependiendo de su edad y de su coeficiente intelectual. Tratando de equiparar sus estudios al Plan General, podríamos decir que el temario de los chavales de coeficiente uno podría equivaler a un primero de preescolar; los del dos, a un segundo de preescolar y los primeros años de la EGB, y los de coeficiente tres, el más alto, al ciclo medio de EGB, teniendo siempre en cuenta que estos temas están adaptados a sus particulares condiciones, al tratarse de alumnos con deficiencias psíquicas y algunos de ellos con plurideficiencias asociadas. Igualmente, se imparten materias que podrían encuadrarse en los Programas de Formación Profesional, fundamentadas en talleres prácticos.

### TODOS LOS CHAVALES

Dentro de todo este amplio espectro de alumnado, los chavales encuadrados en los grupos uno y dos trabajaron el aspecto más teórico de la educación vial, analizando aquellos elementos primarios que conforman el tráfico o el comportamiento correcto del peatón y del usuario del transporte público y privado. «Es importante trabajar con



Conducir el kart: un premio en sí mismo.



La práctica con el kart no está al alcance de todas las posibilidades.

ellos estos temas, por dos motivos fundamentales: por un lado, tienen menor experiencia de situaciones de tráfico que los demás niños, porque salen menos —por ejemplo, los de este colegio, únicamente los fines de semana, salvo que vivan muy cerca— y están, además, bajo una protección mayor de sus padres y familiares; por otro, los logros conseguidos en este ámbito, de aplicación a la vida diaria, suponen un es-

tímulo para ellos por el propio reconocimiento de su capacidad en tareas que ven hacer habitualmente a los demás», explica Juan Sánchez, profesor del centro.

### UNA SEMANA MAS LARGA

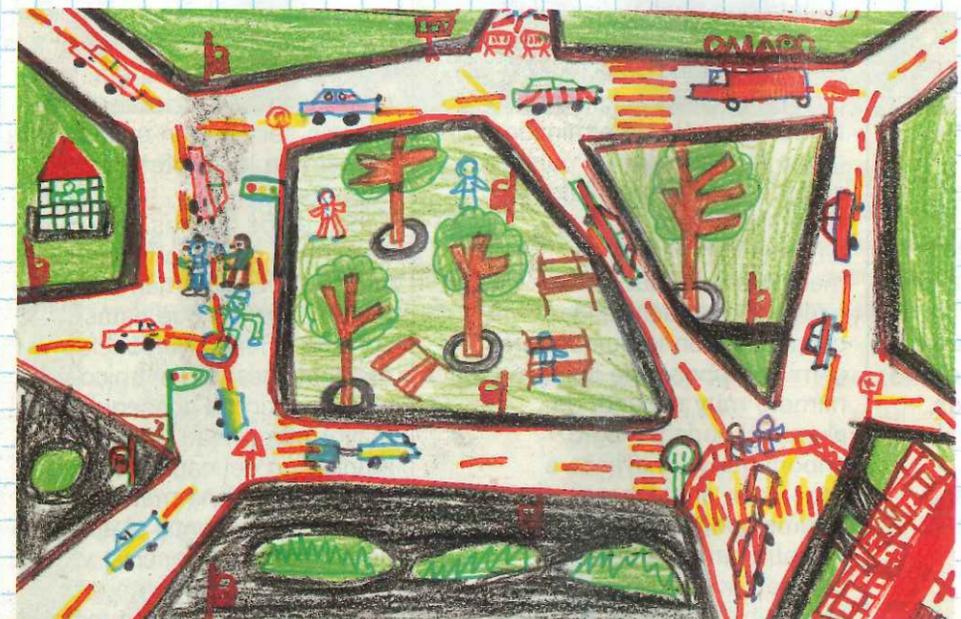
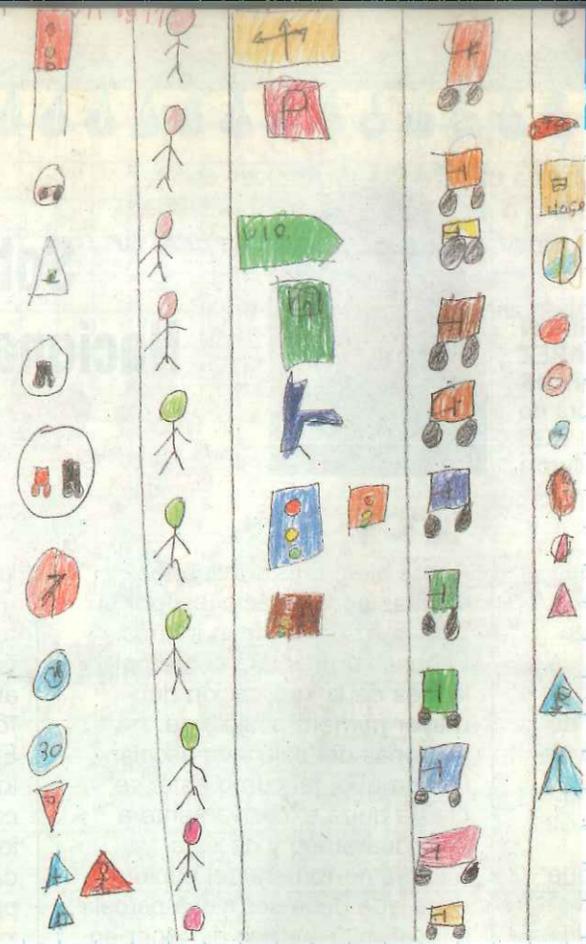
La aceptación por parte de los chavales es manifiesta. Antonio Lillo, animador de educación vial de la Jefatura Provincial de Tráfico de Salamanca, recorre el colegio en-

tre saludos y abrazos de un buen número de chavales. Todos le reconocen, «incluso si me encuentro a alguno en la calle, rápidamente viene a saludarme desde la celebración de la Semana del pasado curso, cuyos resultados, altamente positivos, han propiciado las actuales. Mi experiencia con ellos trasciende lo profesional y es, en muchos casos, verdaderamente entrañable. Se trata de chavales extremadamente cariñosos, muy receptivos a realizar actividades que les conecten con el mundo "normal" y les hagan ver de lo que son capaces».

La opinión de los chicos refleja este mismo entusiasmo. Si se les pregunta qué es lo que debería cambiarse de esta Semana, todos coinciden en que es poco tiempo y debería durar más. Ninguno destaca ningún punto negativo. Pedro, de dieciséis años, que estudia en el tercer nivel y participó en las pruebas prácticas, apunta que «al principio estaba un poco nervioso porque no había conducido nunca un kart, pero luego vi que no era tan difícil y me gustó mucho». Muchos de ellos obtuvieron algún premio tras la realización de estas pruebas, por lo que se muestran orgullosos: «El premio es un gran incentivo para ellos, es una prueba palpable de su habilidad; por eso les emociona más, probablemente, que a un niño nor-

mal», señala Hipólito Barrios, jefe de estudios.

Solamente los del nivel tres —recordemos que es el más alto y equivale, aproximadamente, a un curso del ciclo medio de la EGB— participaron en las pruebas prácticas que ofrecía el Parque Infantil de Tráfico instalado en el colegio. El resto de los chavales se integraron en actividades plásticas, como confección de maquetas, carteles murales, paneles de señales, etcétera. Las maquetas, por otra parte, sirvieron para aunar también a los talleres, exhibiendo coches de maquetería, semáforos realizados con lana y casas de metal soldado y pintado, así como figuras de cartón y papel, de los más pequeños. La realización de dibujos, que estuvieron expuestos en el colegio, también aporta datos a los profesores. «El coeficiente intelectual de estos chicos no guarda una estrecha relación con su edad, aunque en los gru-



Los dibujos y su realización proporcionan a los profesores datos sobre el coeficiente intelectual de los chavales. La simetría y el orden varían según ese coeficiente. La edad no tiene nada que ver.

pos formados ambos aspectos se intenta que vayan aparejados. De esta forma, muchos de ellos, que por su edad ya estarían entrando en la adolescencia, intelectualmente están en una etapa muy inferior en la que dominan, por ejemplo, el icono. En sus representaciones gráficas

destacan el orden y la simetría, pertenecientes a un desarrollo muy básico. A través de los dibujos puede verse el nivel intelectual del niño y su progresión, si se produce», señala Fernando Domínguez, otro de los profesores.

Así, en los dibujos que presentaron sobre el tráfico,

mientras unos son puros esquemas —«aunque su intención no es esquematizar, pues eso supone una abstracción que se corresponde con un desarrollo superior»—, otros dibujos muestran situaciones más complejas con variedad de detalles, presentadas con perspectiva, que

muestran situaciones de tráfico urbano basadas en su propia experiencia. El mismo problema se plantea con las señales: unas son tajantes y no admiten réplica, como es el caso del STOP, que obliga a parar en cualquier circunstancia. Son las que antes comprenden. Auxi, una de las alumnas, lo tiene muy claro: «Si te saltas un stop, tendrás un accidente por tu culpa». Para ella, como para sus compañeros, «los conductores corren mucho y a veces no miran por dónde van». Ramón, otro de los alumnos, está seguro de que será un conductor más prudente que los actuales, mientras apunta que «nuestros padres no han tenido esta oportunidad de aprender».

### EL ACCIDENTE, LO QUE MAS PREOCUPA

Una preocupación resalta en un buen número de chavales cuando se les pide que representen algo característico del tráfico: los accidentes. Los menos tímidos apuntan que sobre este tema han versado sus dibujos y alguno, incluso, cuenta una experiencia cercana sufrida por algún familiar o conocido. Los profesores apuntan que «es lógico que resuman su experiencia del tráfico en un accidente, puesto que es un tema que tienen muy fresco y ellos son especialmente sensibles del drama que una situación de este tipo puede desencadenar».

Un último punto favorable es el acercamiento que actividades de este tipo ofrecen al resto de la sociedad respecto a estos niños. Ha servido para que la prensa local se hiciera eco y, a este propósito, Justo Collado, monitor del Parque Infantil perteneciente a la Jefatura de Tráfico, piensa que «existe mucho desconocimiento sobre este tipo de chavales y, al principio, uno se relaciona con ellos con un cierto temor. Sin embargo, en seguida te das cuenta de que sólo con un poco de cariño ellos se abren a cualquier iniciativa y colaboran poniendo todo su esfuerzo e interés».

Juana SANCHEZ

M.<sup>a</sup> CARMEN  
JUAREZ  
RAMOS  
Profesora de  
EGB  
Murcia



## Sobre el Concurso Nacional de Educación Vial Escolar

CREO que todos los que consideramos que la Educación Vial es una tarea a incluir dentro de la formación integral de nuestros alumnos, avalamos el hecho de que debe introducirse dentro de la programación de las actividades a realizar en el marco de la escuela.

Si partimos del principio de que la escuela debe ser una preparación para la vida, es fácil comprender la importancia que la Educación Vial Escolar tiene como parte integrante de esa preparación, ya que de lógica es que la obtención de una actitud positiva basada en el conocimiento y en el respeto por la normativa que rige el comportamiento peatonal y el del tráfico, traerá consigo una conducta más consciente y correcta que puede llevarnos (yo lo creo firmemente así), entre otras muchas cosas favorables, a evitar en mayor medida un hecho tan preocupante y desgraciadamente tan cotidiano como el de los accidentes. Cualquier tarea que se haga encaminada a lograr este objetivo es útil y loable, y, considerado bajo este punto de vista, el Concurso Nacional de Educación Vial lo es.

Ahora bien, quisiera aportar algunas consideraciones, por si pudieran ser de algún interés. El concurso debiera contemplar la idea de la implicación del mayor número posible de personas del colectivo escolar. Pienso que, tal como está, se presta quizá excesivamente a individualismos y de esta manera no fomenta el espíritu de lo que debe ser dicha parcela educativa. Y hemos de tener en cuenta que cuando salen los chicos de su casa o del colegio y se enfrentan con la problemática de la calle, salen todos y no sólo determinado grupo formado por un número comprendido entre cuatro y ocho alumnos.

La tarea compartida de maestros dedicados a la realización de actividades conjuntas (con lo que de tarea común supone y de llegada a un número muy superior de alumnos) sería un logro importante y un avance a considerar en las bases de futuros concursos. Por otra parte, la gran competencia individual (muy respetable) que a veces suscita, hace que tanto el maestro como los niños tengan que dedicarle gran parte del tiempo empleado fuera del horario escolar.

Tiempo que se trabaja sólo con ese grupo de niños, sin que parte de las realizaciones puedan llegar a todos los demás.

Otro factor a considerar es que, a veces, quizá con la mejor de

las intenciones, buscando lo más llamativo y espectacular al realizar el trabajo, corremos el riesgo de prestarle más atención a la forma que al fondo.

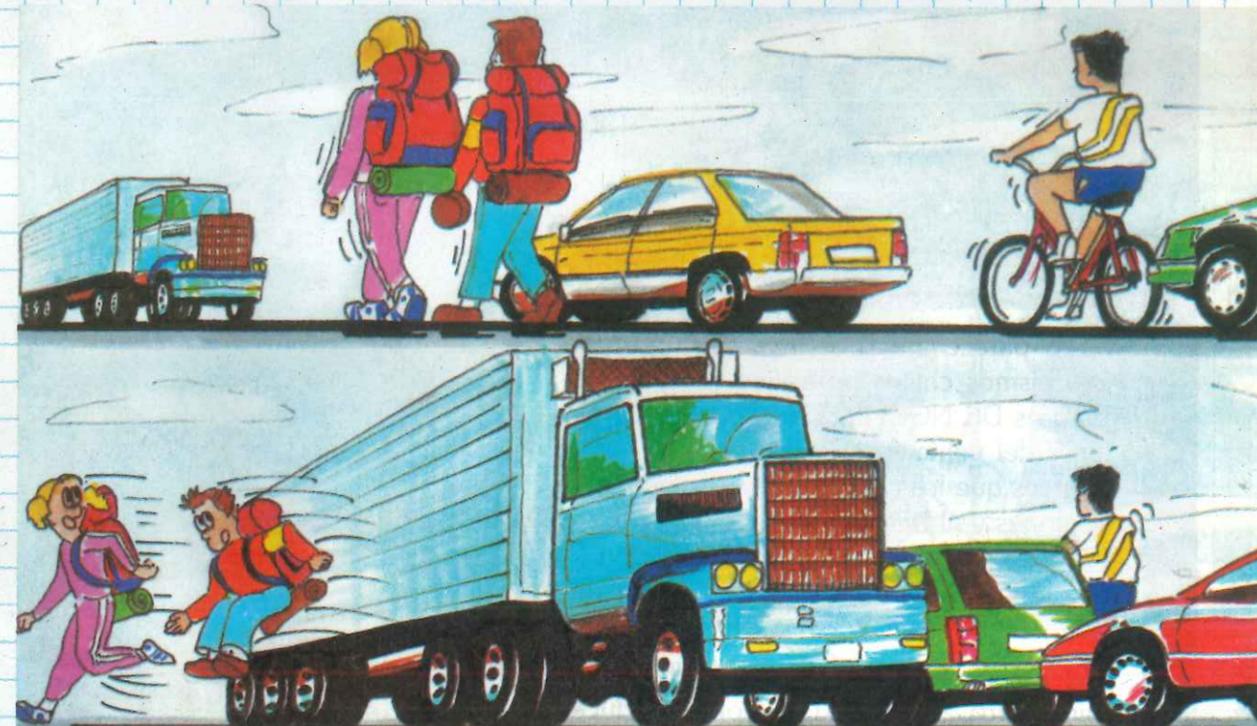
Existe una desconexión entre los resultados de los distintos concursos y la escuela, ya que los trabajos presentados no son dados a conocer posteriormente. Sería de gran interés que las ideas innovadoras volvieran por algún cauce (boletín informativo...) a la escuela. De esta manera, se obtendrían aportaciones que podrían ser de gran utilidad para el resto de los profesores y alumnos.

Todos estos hechos creo que desvirtúan por igual el principio básico del que partíamos. Acabo diciendo que estas consideraciones personales están hechas con el único y exclusivo fin de conseguir una mayor efectividad y una mayor ampliación del campo de recepción de una materia en la que es fundamental el apartado de las propias vivencias, y basándome igualmente en aquello de que normalmente valoramos y respetamos lo que conocemos y aprendemos haciéndolo.

## VER DE DÍA, SER VISTOS DE NOCHE

Algunas veces te verás obligado a caminar por la calle o por una carretera de noche, con niebla o con lluvia. Los vehículos llevan sus luces encendidas. Tú los ves venir pero, ¿sabes cómo te ven a ti los conductores?

En las siguientes páginas podrás comprobarlo tú mismo.



El conductor del camión ve al grupo de chicos y a los coches que se aproximaban y ha reducido su velocidad. Juan también ve las grandes dimensiones del vehículo que venía de frente y da la voz de alarma. Nuestros amigos circulan perfectamente por la carretera, lo hacen por la izquierda de la calzada, en fila india y no invaden el carril destinado a coches, camiones, motos, etc. Sin embargo, la situación es más complicada de lo que parece.

¿Podrías explicar qué «peligros» corren los conductores y peatones de la ilustración?

---

---

---

---

---

---

---

---

¿Crees que los personajes de esta historia han reaccionado bien? ¿Por qué?

---

---

---

---

---

---

---

---

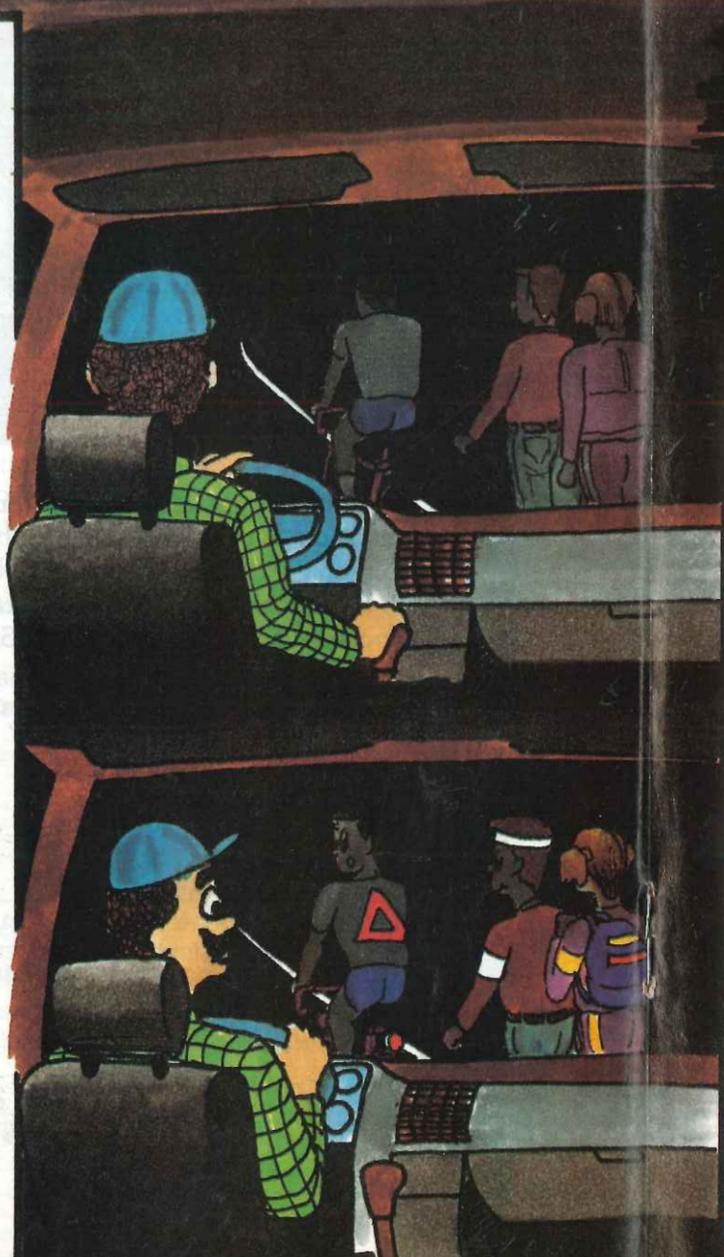


Todo parece igual, es la misma carretera, los mismos chicos, el tráfico es el mismo, pero es DE NOCHE. Los peatones ven las luces del vehículo que se aproxima, ¿pero tu crees que los conductores ven igual a los peatones y al ciclista? Fíjate en los dibujos siguientes. Así ven los conductores a los otros usuarios de la carretera.

¿Te das cuenta? Los peatones VEN al camión, pero, ¿SON VISTOS por el conductor con el suficiente tiempo para evitar un posible problema?

Bueno, pues la situación del ciclista es mucho más peligrosa, ¿sabrías explicar por qué?

Sin embargo, la solución es muy fácil. «UTILIZA REFLECTANTES», seguro que los conoces. Los materiales reflectantes tienen la propiedad de reflejar intensamente los rayos de luz en dirección a la fuente luminosa de procedencia. Tu los has visto y utilizado muchas veces en pegatinas adhesivas para la cartera o para tu bici, incluso muchas prendas como anoraks y chandals los llevan incorporados. Fíjate que diferencia.



Pero muchas veces te sorprende la noche, como les ha pasado a nuestros amigos cuando venían de pasar unos días de camping, y no tienes elementos reflectantes a mano. ¿Cómo solucionas el problema? Muy fácil, compruébalo tu mismo.



Vamos a hacer una experiencia: Pinta la primera silueta con colores oscuros, marrones, negros, etc. Ahora haz lo mismo con la segunda silueta pero con colores claros. Da a la tercera silueta los mismos colores que a la primera, pero ahora dibuja un pañuelo blanco en el brazo derecho, como si fuera un brazalete. Si fueras el conductor del camión, ¿a quién verías antes? Escribe tus propias conclusiones.

Si sales de excursión o a dar una vuelta en bici procura llegar a casa ANTES DE QUE ANOCHEZCA, pero por si acaso no te olvides de tener a punto el sistema de iluminación de tu vehículo, no sólo el alumbrado de la parte delantera para VER sino también el de la parte trasera para SER VISTOS, y complétalo con bandas reflectantes en lugares visibles: guardabarros, pedales, barras de la horquilla. También puedes colocar algún «piloto» en la parte trasera, radios de la rueda, etc.



COMENZAMOS LA PUBLICACION DE FICHAS SOBRE EXPERIENCIAS

REALIZADAS POR EL CENTRO SUPERIOR DE SALAMANCA



José Rubio

# Ideas para educar mediante el juego

En los próximos números de nuestra revista publicaremos, en sucesivas fichas, distintas experiencias en materia de educación vial dirigidas al profesorado y llevadas a cabo por el Centro Superior de Educación Vial, de la Dirección General de Tráfico. Fueron desarrolladas en la provincia de Salamanca. Estas experiencias, cuyos resultados se evaluaron como altamente positivos, sirvieron como marco orientativo-práctico para las personas interesadas en esta materia, así como de punto de reflexión para quienes participaron en dichas actividades.

Se contó, para realizar las actividades, con la colaboración de la Diputación Provincial Salmantina —que puso a disposición de los asistentes los Centros de Animación Cultural

distribuidos por toda la provincia y destinados fundamentalmente al ámbito rural—, al igual que con la de los coordinadores y monitores pertenecientes a dichos centros.

## OBJETIVOS

El objetivo general que se consideró como punto de partida fue el de motivar, fomentar y promover el desarrollo de la educación vial en el ámbito rural por medio de las actividades extraescolares que se estaban realizando. Otros objetivos que también se cubrieron fueron la concienciación de los padres de la importancia de este ámbito de la educación, de cara a desarrollar una conciencia ciudadana, así como ofertar modelos de comportamiento adecua-

dos años de edades comprendidas entre 6 y 14 años. Un último objetivo cumplido fue el de incitar a las distintas entidades relacionadas con la materia en el desarrollo de experiencias de esta índole.

Los bloques didácticos que se irán presentando serán:

1. Necesidad de la educación vial.
2. Conocimiento del entorno.
3. Peatón: circulación por calle y carretera.
4. Comportamientos adecuados del peatón.
5. El viajero.

## COMARCAS DE SALAMANCA PARTICIPANTES

(División de Aulas de Cultura-Diputación de Salamanca)

- Ledesma.
- Peñaranda Bracamonte.
- Salamanca-Armuña.
- Vitigudino.
- Alba de Tormes.
- Guijuelo.
- Béjar.
- Ciudad Rodrigo.
- Las Dehesas.

### 6. Juegos: la «gymkana».

La intención de estos contenidos es favorecer y desarrollar los conocimientos, actitudes y valores relacionados con los primeros pasos del niño en su contacto con el mundo del tráfico: su actuación como peatón y como viajero. En un proyecto futuro también se ofrecerán las unidades didácticas que hacen referencia al niño como preconductor.

## ESTRUCTURA GENERAL

La estructura general a la que responde cada unidad es la siguiente:

1. Contenidos y normas específicas referentes a cada tema. Ambos serán desarrollados de forma general, apareciendo únicamente en aquellos bloques que lo requieran.
2. Ejercicios orientativos para cada uno de los ciclos (inicial, medio y superior) por separado.
3. Actividades de ampliación para cada uno de los ciclos.
4. Recursos didácticos (fichas, cuentos, etcétera) que complementan las distintas unidades didácticas. No se propone ningún tipo de metodología específica al depender ésta, entre otros, del tiempo y del material con que se cuente, del número de alumnos con los que se trabaje, etcétera, aunque, en líneas genera-



JORNADAS PROVINCIALES DE FORMACION EDUCACION DE ADULTOS BEJAR - SALAMANCA

11, 12 y 13 JULIO

EA

Diputación de Salamanca

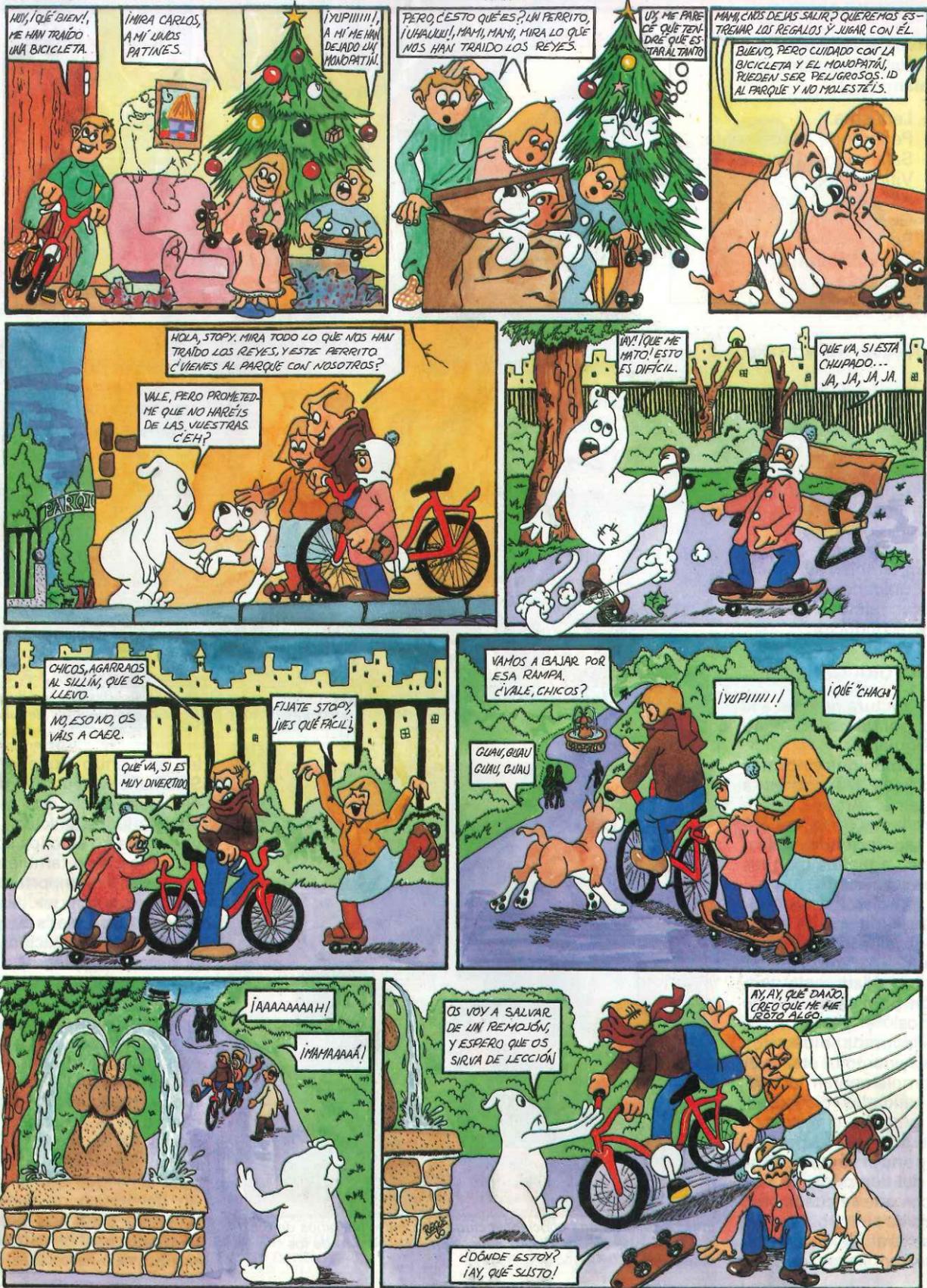
Las aulas de cultura de la Diputación reunieron a personas preocupadas por la educación vial. En este caso, el cartel de las jornadas realizadas en Béjar durante el mes de julio de 1989.



El desarrollo de una conciencia ciudadana entre los niños de 6 a 14 años, a través de una mayor educación vial, fue uno de los objetivos.

les, el Centro Superior de Salamanca cree que debe tenderse «hacia una metodología lúdica y activa, que desarrolle no sólo los conocimientos, sino también las actitudes y comportamientos de los niños». Estos, puede afirmarse que aprenderán educación vial por medio de juegos.

Se espera y desea, asimismo, que esta información sea válida no sólo para tener conocimiento de su existencia, sino para abrir un interrogante de inquietud y preocupación en el campo de la educación vial. Podrá darse así el primer paso —obligado paso— para conseguir que el mundo del tráfico no sea una amenaza continua, sino un elemento más de este tiempo que nos ha tocado vivir.



### or 16

SEGURIDAD	
Estabilidad	9
Suspensión	9
Frenos	9
Dirección	8
Ruedas	7
Luces	8
<b>NOTA MEDIA:</b>	<b>7,7</b>
<b>NOTA MEDIA</b>	<b>8</b>
<b>SEGURIDAD:</b>	<b>8,3</b>

Vectra GL 4 x 4 es un familiar de rasgos clásicos; un automóvil ágil que alcanza de los usuarios en parte del año por carrocería. Por poco más de mede a un turismo enérgico impecable, una dirección de primera, que ofrecen monta el sistema antibloqueo opcional por 185.000 e gala de un motor potente todas las situaciones, de os de potencia que sabe dido en lo que se refiere

### autopista

SEGURIDAD	
Estética	7
Acabado	7
Habitabilidad	7
Maletero	4
Confort	6
Instrumentación	4
Equipamiento	4
Potencia	7
Elasticidad	8
Cambio	6
Velocidad punta	8
Aceleración	8
Consumo	4
<b>NOTA MEDIA:</b>	<b>6,2</b>
<b>NOTA MEDIA</b>	<b>7</b>
<b>SEGURIDAD:</b>	<b>6,5</b>

**Comentario.**—El Vectra 2.0 i 4 x 4 es algo más que un Vectra normal con tracción a las cuatro ruedas. Este modelo tiene suficientes diferencias como para considerarlo muy distinto de su modelo «base». Para comenzar, la suspensión posterior es diferente, más elaborada que en la tracción delantera, pero también más voluminosa. Esto repercute en el maletero, bastante más reducido que en los demás Vectra. También es más pesado, lo que merma sus prestaciones y aumenta el consumo. A cambio, nos proporciona las ventajas propias de la tracción total: la mejor comodidad y seguridad en condiciones difíciles. Salvo que vivamos en una zona de frecuentes nieves o con carreteras muy resbaladizas y generalmente húmedas, lo mejor es que renunciemos a este 4 x 4 y nos decantemos por el 2.0 i GT, con la opción de ABS. No perdemos casi nada en seguridad y ganamos una amortiguación más enérgica, una transmisión más adecuada, mejores prestaciones y consumos, un maletero razonable, además de ahorrarnos unas pesetas. De ir por caminos de tierra más vale olvidarse pues este 4 x 4 es muy bajo e íbamos a ir dejándonos un trozo de coche en cada bache.

### LO BUENO

- Seguridad: tracción total más ABS.
- Motor potente y elástico.
- Suspensión perfeccionada.

### LO MALO

- Maletero escaso.
- Instrumentación pobre.
- Consumo algo elevado.

### La Voz de Galicia

SEGURIDAD	
Estética	7
Acabado	7
Habitabilidad	9
Maletero	7
Confort	7
Instrumentación	7
Equipamiento	7
Potencia	8
Elasticidad	8
Cambio	7
Velocidad punta	7
Aceleración	8
Consumo	6
<b>NOTA MEDIA:</b>	<b>7,3</b>
<b>NOTA MEDIA</b>	<b>7</b>
<b>SEGURIDAD:</b>	<b>7,2</b>

**Comentario.**—En el segmento de las berlinas de tipo medio hay una gran competencia y múltiples posibilidades de elección por parte del usuario. Y esa competencia ha llevado a los fabricantes, y entre ellos, por supuesto, a Opel, a incluir las versiones de tracción a las cuatro ruedas, como es el caso de este Vectra. Estas versiones, aunque en su filosofía están destinadas a todo tipo de terrenos y, por tanto, deberían ser adquiridas por los amantes de la aventura, son, sin embargo, codiciadas por muchos padres de familia amantes del campo, quienes, con este vehículo, pueden remolcar por cualquier lugar su barco o caravana y a los que, al mismo tiempo, les cumple en la ciudad y en la carretera. Aquí, quizá en su versatilidad, esté el éxito de este modelo que sigue manteniendo su atractiva línea exterior y su gran habitabilidad interior. También su precio es un argumento importante para decidirse por este Opel.

### LO BUENO

- Excelente motor.
- Habitabilidad.
- Comportamiento rutero.

### LO MALO

- Frenos.
- Ventilación.
- Consumo.

## VIEJAS GLORIAS

Las dos firmas de automóviles con más prestigio en nuestra historia, Hispano Suiza y Pegaso, se encuentran enlazadas por el tenue hilo que une el momento en que la firma Hispano Suiza cesa en sus

actividades vendiendo su factoría y Pegaso inicia las suyas comprándola. El objetivo fundamental de Pegaso no fue nunca el de construir automóviles, pero por razones de prestigio en un determinado momento decidió construir un deportivo que fuera técnicamente perfecto y que demostrara de lo que era capaz Pegaso. No es éste un caso único en la historia del automóvil, ya que basta recordar que Lamborghini, nacida con posterioridad a Pegaso, es una marca de tractores. Para diseñar el Pegaso, Enasa recurrió a los

### Pegaso Z-102

(en donde, por cierto, chocó frontalmente con Enzo Ferrari). Ricart ha sido, sin duda, uno de los mejores ingenieros españoles de todas las épocas y su obra, el automóvil deportivo Pegaso, ha pasado a la historia. La excelente muestra del trabajo de Ricart que hoy presentamos se trata de un Z-102, propiedad de un gran aficionado catalán, Joaquín Folch, que lo mantiene en perfecto estado de funcionamiento, hasta el punto que el automóvil ha corrido brillantemente las últimas Mil Millas.

servicios de uno de los mejores ingenieros mundiales del momento, Wilfredo Ricart, que ya había desempeñado el puesto de responsable del departamento de diseño de nada menos que Alfa Romeo



## MUNDO HISTORICO

### Jarama, en dos dimensiones

Los aficionados a los automóviles históricos tienen desde hace mucho tiempo una histórica cita en el Jarama, donde se revive por una vez el original ambiente del automovilismo histórico. Estas reuniones tienen un carácter más nostálgico que competitivo, pero si al automóvil se le despoja completamente de esta última faceta, no sería automóvil, ni histórico ni nada. Por otra parte, un grupo de aficionados, a los que el gusanillo de la competición les domina por encima de cualquier otra consideración, quieren correr, correr con coches clásicos, pero correr. En este punto se ha planteado el problema de que si lo que se quiere por encima de todo es correr, hay que hacerlo bajo unas normas de seguridad, y en ese caso hay que

transformar los coches, que pierden así su originalidad y gran parte de su interés. Existen, pues, en este momento dos corrientes en el seno de los aficionados al automovilismo histórico: correr como sea y mantener los automóviles en su estado original como sea.

Hasta cierto punto esto es bueno para el automovilismo histórico, pero ha surgido un problema importante: los que fundamentalmente quieren correr no tienen ningún problema para hacerlo e incluso cuentan con la ayuda de la Federación, pero los que quieren mantener sus vehículos tal como se fabricaron, no tienen más remedio que echarse al monte para celebrar sus rallies, concentraciones y pruebas. De esta forma, recientemente

te hemos visto en el Jarama que con el intervalo de una semana los históricos han celebrado una reunión de tapadillo y medio a escondidas, mientras que los quemados celebraban una carrera bajo el amparo de la propia Federación y encuadrados en un Campeonato de España. Naturalmente que es perfecto que este campeonato se celebre, pero, ¿hay que perseguir a los históricos? ¿Hay que obligarles a que se escondan? ¿Qué pasa en Estados Unidos, en Alemania, en Francia, en Italia, etcétera, que con normas de seguridad aún más rígidas que las nuestras celebran cientos de carreras con los coches sin la menor alteración?

J. A. DE LA RICA

## IV Encuentros de Empresarios de Automoción

### Calidad contra futuro incierto

**O**FRECER calidad y servicio, controlar los precios, mantener en las empresas un constante proceso de aprendizaje y olvidar las imitaciones fueron las conclusiones principales a las que llegaron los participantes en el IV Encuentro de Empresarios de Automoción, como medios para sobrevivir a medio y largo plazo.

Dentro de este encuentro, organizado por la Confederación Española de Automoción, los participantes destacaron la preocupación generalizada por «lo que ha de venir» en los próximos años a la industria española, que, por el momento, especialmente en el mundo del automóvil, se encuentra inmersa en un período de optimismo, provocado por los excepcionales resultados que se van obteniendo desde 1985.

Como no es posible separar la problemática de la del resto del mundo, en estos IV Encuentros de Empresarios de Automoción se analizó, como factor clave para el futuro, la plena integración del mercado europeo, a partir de 1992 y, concatenada de alguna forma, la llegada a Europa de los fabricantes japoneses de automóviles. Por cierto, que esta última trae, en el furgón de cola y a largo plazo, la llegada de productores del Este de Europa y otros países asiáticos. Quizá los aspectos positivos del Mercado Común (mercado de 320 millones de consumidores de alto poder adquisitivo, eliminación de aranceles, armonización del IVA, tráfico libre de capitales...) han quedado un poco ocultos ante los problemas que para la industria del automóvil traerá aquél.

#### DIFICILES PREVISIONES

El principal problema de los próximos años, tanto para Europa como



El futuro traerá importantes reestructuraciones al sector industrial del automóvil.

especialmente para España, será la incertidumbre. Aunque es difícil hacer previsiones, los expertos piensan que la industria del automóvil se verá sujeta a reestructuraciones importantes, que ya han comenzado, en determinados casos, con una importante incidencia de capitales norteamericanos y japoneses.

La llegada de productores japoneses es vista con recelo, sin duda incrementado tras los resultados (nefastos) observados sobre la industria norteamericana del automóvil. No hay que olvidar, en este sentido, que el automóvil sirvió de punta de lanza para la entrada en los Estados Unidos de la potente industria electróni-

ca y de componentes japonesa, ante la falta de calidad de la estadounidense.

Para España, los expertos auguran años menos brillantes que los precedentes, aunque relativamente estables, si bien con aspectos preocupantes, derivados, fundamentalmente, de la integración en Europa (diferencial de tasas de interés, inflación, falta de competitividad de las empresas, bajo nivel de investigación, una industria de componentes atomizada, con series cortas y bajas tasas de eficiencia).

#### MEDIDAS A ADOPTAR

No obstante, en estos IV Encuentros de Empresarios de Automoción hubo unanimidad en cuanto a las medidas necesarias para sobrevivir a medio y largo plazo: la no imitación fue una de las conclusiones fundamentales, puesto que la imitación da ventaja al imitado; control de estructura de la cuenta de explotación, proceso de innovación y servicio (entendido como dar al cliente aquello que quiere, donde y cuando lo quiere, y al menor precio posible); mantener las empresas en un continuo proceso de aprendizaje

y flexibilidad para adaptarse a los continuos cambios que el futuro, incierto, agolpa a las puertas de la industria del automóvil.

Así, fue unánime la concepción de que es necesario controlar los precios, a base de control de costes, nuevos desarrollos, etcétera; de que hay que ofrecer calidad (entendiendo por esto lo que el cliente desea), y ofrecer servicio (aquello que se quiere, donde se quiere y cuando se quiere). Por último, los participantes insistieron en la formación de los recursos humanos y en la necesidad de su constante preparación.

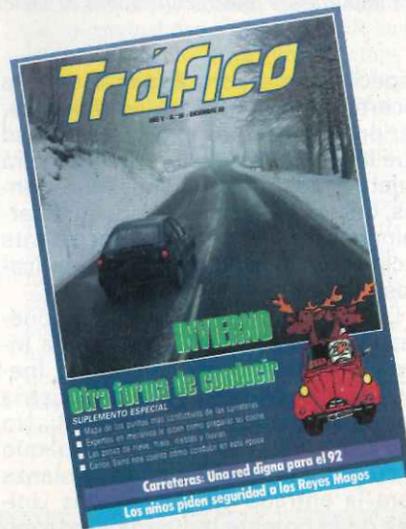
J. M. M.

## EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matrículas concedidas		Total vehículos matriculados noviembre 89	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Últimas matrículas octubre 89	Últimas matrículas noviembre 89			
Álava (VI)	0150-L	1307-L	1.157	615	37
Albacete (AB)	6890-J	7819-J	1929	636	208
Alicante (A)	0798-BN	5344-BN	4.546	3.337	959
Almería (AL)	6044-N	7333-N	1.289	1.265	256
Asturias (O)	1140-AV	3679-AV	2.539	2.018	224
Ávila (AV)	6135-E	6512-E	377	381	40
Badajoz (BA)	3198-N	4427-N	1.229	1.132	270
Baleares (PM)	5066-BB	8327-BB	3.261	1.800	538
Barcelona (B)	4349-KU	3760-KW	19.411	10.554	2.402
Burgos (BU)	3058-M	3954-M	896	700	45
Cáceres (CC)	9475-I	0252-J	777	748	104
Cádiz (CA)	5680-AF	8545-AF	2.865	1.924	809
Cantabria (S)	8983-U	0553-V	1.570	1.216	191
Castellón (CS)	6577-V	8195-V	1.618	1.104	285
Ciudad Real (CR)	7671-L	8756-L	1.085	915	191
Córdoba (CO)	6519-W	8480-W	1.961	1.507	384
Coruña, La (C)	9635-AP	2273-AS	2.638	2.463	393
Cuenca (CU)	4056-F	4626-F	570	417	49
Gerona (GE)	3941-AJ	6327-AJ	2.386	1.955	703
Granada (GR)	6141-U	8208-U	2.067	2.876	572
Guadalajara (GU)	3538-E	3956-E	418	313	43
Guipúzcoa (SS)	3730-AG	5685-AG	1.955	1.618	152
Huelva (H)	9628-L	0785-M	1.157	610	206
Huesca (HU)	4573-I	5212-I	639	365	56
J León (J)	9024-M	0316-N	1.292	1.218	279
León (LE)	1847-S	3010-S	1.163	1.040	98
Lérida (L)	1334-S	2568-S	1.234	805	108
Lugo (LU)	2722-L	3569-L	847	758	96
Madrid (M)	0169-KM	8547-KM	18.378	10.610	911
Málaga (MA)	4841-AU	7959-AU	3.118	2.555	749
Murcia (MU)	9195-AL	2490-AM	3.295	2.469	917
Navarra (NA)	7377-Y	9234-Y	1.857	1.228	134
Orense (OR)	6384-K	7219-K	835	599	64
Palencia (P)	8505-F	8941-F	436	391	12
Palmas, Las (GC)	6105-AN	9082-AN	2.977	1.608	333
Pontevedra (PO)	1203-AH	3307-AH	2.104	2.055	412
Rioja, La (LO)	7184-J	7904-J	720	535	73
Salamanca (SA)	6568-K	7272-K	704	872	52
Sta. Cruz Tenerife (TF)	5577-AK	8303-AK	2.726	1.705	216
Segovia (SG)	9025-E	9445-E	420	383	19
Sevilla (SE)	6562-BD	1571-BF	5.009	3.558	1.078
Soria (SO)	4343-D	4581-D	238	151	10
Tarragona (T)	5737-Z	7777-Z	2.040	1.385	311
Teruel (TE)	6363-E	6654-E	291	253	46
Toledo (TO)	4127-N	5399-N	1.272	843	171
Valencia (V)	6233-DD	3744-DF	7.511	5.409	1.518
Valladolid (VA)	1554-T	2808-T	1.254	917	64
Vizcaya (BI)	5540-BB	8359-BB	2.819	2.177	133
Zamora (ZA)	8598-F	8975-F	377	410	29
Zaragoza (Z)	0732-AH	3196-AH	2.464	1.608	185
Ceuta (CE)	4834-D	5061-D	227	174	21
Melilla (ML)	4649-C	4822-C	173	143	32
TOTALES			123.121	86.328	17.188

## NO ATENDEMOS NUEVAS SUSCRIPCIONES

Dado que estamos recibiendo últimamente muchas peticiones de suscripción a nuestra revista, queremos recordar que la inclusión de nuevos suscriptores quedó cerrada hace un año, aproximadamente, como ya anunciamos en su día. Por tanto, y dado que cada una de las revistas que editamos tiene ya su destinatario, rogamos a posibles interesados se abstengan de hacer su solicitud. Y, por otra parte, les comunicamos que no existe lista de espera con vistas a una posible ampliación de la tirada. No nos remitan, pues, ninguna solicitud de suscripción.



### COLEGIOS

A quienes sí atenderemos será a los distintos centros de EGB, BUP y FP, siempre que no dispongan ya de una suscripción. Pero para ello será requisito indispensable que cursen la referida solicitud en un escrito oficial del centro correspondiente.

### CAMBIOS DE DOMICILIO

En cuanto a los cambios de domicilio, insistimos en que es preciso que nos indiquen la residencia antigua y la nueva y que hagan la petición por escrito, absteniéndose de intentarlo por vía telefónica.

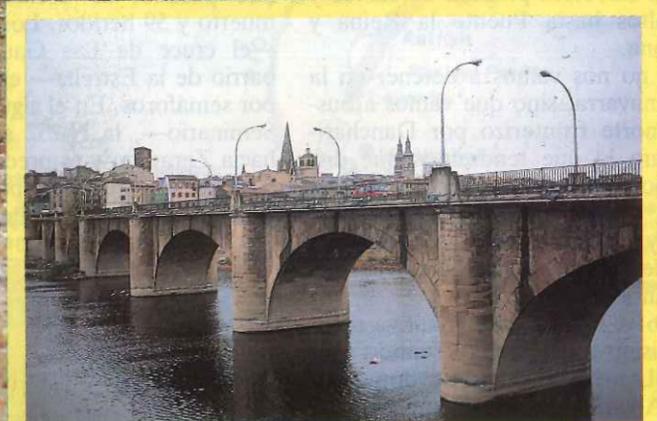
## KILOMETRO A KILOMETRO

El puerto de Velate ofrecía estas tonalidades cromáticas. La bajada por esta vertiente es larga y pronunciada. Ojo a los frenos.



N-111 y N-121: Logroño-Pamplona-Dancharinea

## ENTRE BRUJAS Y PEREGRINOS

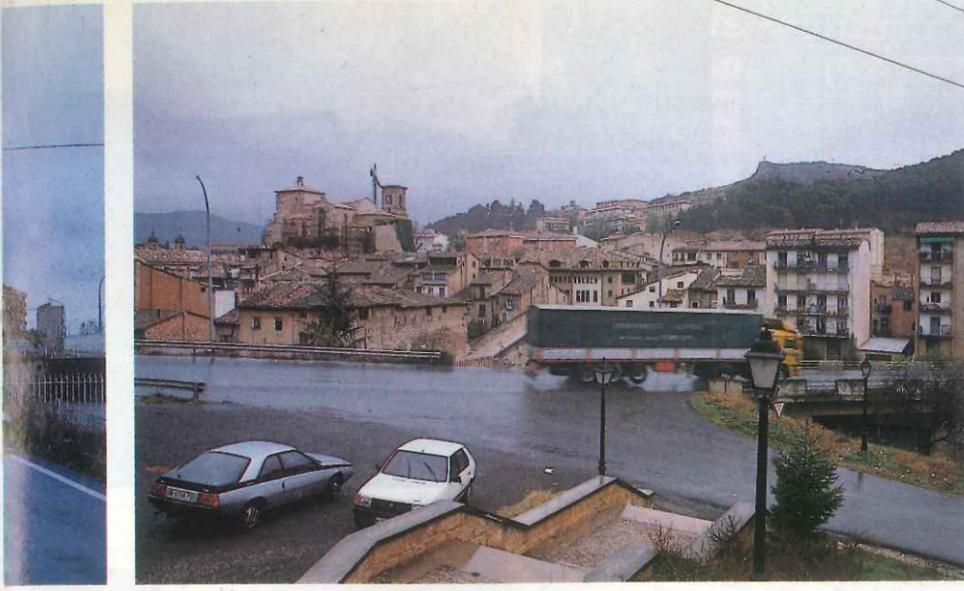


Los peregrinos, desde hace varias centurias, siguen atravesando el Ebro por este puente para entrar a Logroño.



Atmósfera de leyendas de brujas en Urdax y Zugarramurdi.

El Ebro, a su paso por Logroño, marca la línea de salida de un recorrido accidentado y en plena transformación de la N-111 hasta la encrucijada jacobea de Puente la Reina. Desde aquí resulta cómodo acercarse hasta Pamplona. Pero al dejar la ciudad de los sanfermines por la N-121, se reanudan las dificultades para serpentear por valles y puertos sinuosos hasta alcanzar el límite fronterizo de Dancharinea. Curiosamente, hace 379 años, una extraña comitiva de aldeanos de Zugarramurdi acusados de brujería abandonaron para siempre el Baztán y fueron conducidos a la hoguera por el auto de fe de Logroño.



Cruce muy peligroso a la salida de Logroño. Se construirá un paso elevado. Viana, la primera localidad navarra del recorrido.

Estella, histórica y monumental, presenta una larga travesía.

VAMOS a completar el recorrido del eje Medinaceli-Pamplona (N-111), que un día dejáramos aplazado en Logroño (ver TRAFICO n.º 30). En esta ocasión, cruzaremos el Ebro en la capital riojana y rodaremos en sentido contrario al caminar de los peregrinos jacobeos que entran por Roncesvalles y Somport, por una carretera plagada de curvas y sobresaltos hasta Puente la Reina y Pamplona.

Pero no nos vamos a detener en la capital navarra, sino que vamos a buscar el norte fronterizo por Dancharinea, para lo que tendremos que discurrir por valles bucólicos, como el del Baztán, y casi trepar por los puertos de Velate y Otsondo, desde cuyas laderas, de verde perenne, es posible avistar el mar Cantábrico.

En 1610, una extraña comitiva realizó el mismo viaje, pero en sentido contrario. Los inquisidores de don Juan Valle Alvarado llevaron apresados a Logroño a una cuarentena de parroquianos de Zurraramurdi, acusados de brujería. Seis de ellos murieron en la hoguera. Pero volvamos al presente y realicemos el recorrido, aunque la historias de romeros y leyendas de brujas van a acompañarnos en el viaje.

### Puentes sobre el Ebro

**Km. 330.**—Desde la capital de La Rioja tenemos dos opciones para dirigirnos a Pamplona por la N-111. La primera, saliendo del casco antiguo a través del Puente de Piedra sobre el río Ebro, que tras siete kilómetros nos va a permitir enlazar, des-

pues de ceder el paso, con el fin de la circunvalación Sur/Sureste de Logroño.

**Km. 334,5.**—La segunda opción, desde hace cinco años, es bordear la ciudad en un tramo coincidente con la N-232. En él encontramos cuatro puntos extremadamente conflictivos, en los que se produjeron, durante el año pasado, 23 accidentes, con un muerto y 59 heridos. Los dos primeros —el cruce de Las Gaunas y el del barrio de la Estrella— están regulados por semáforos. En el siguiente —el del Seminario—, la N-232 sigue su curso hacia Zaragoza y es preciso realizar un —a nuestro juicio— peligrosísimo y confuso ceda el paso. Por último, tras

cruzar el río por el llamado Tercer Puente, de nueva construcción, nos encontraremos con otra intersección: a la derecha, Mendavia, y a la izquierda, el polígono industrial de Cantabria. Es una zona de alta intensidad de tráfico y la solución a los numerosos accidentes pasa por la construcción de un paso elevado, que ya está proyectado.

**Km. 85,5.**—Entramos en la Comunidad de Navarra. Los hitos kilométricos pierden el recuento que se arrastraba desde la Puerta del Sol de Madrid y adoptan una nueva contabilidad: la que corresponde al carácter radial de todas las carreteras navarras, que tienen su kilómetro cero

### Obras en marcha

Tanto la N-111 como la N-121, ambas de titularidad foral navarra, están sufriendo una serie de mejoras en su trazado. Las obras, si bien ahora molestan y añaden peligro a las ya malas características de estas carreteras, en el futuro proporcionarán más seguridad.

Así, en la N-111, entre Pamplona y Logroño, se encuentran en ejecución los tramos Pamplona-Echevacoiz-Cizur, Puente la Reina-Mañeru-Cirauqui, Lorca Villatuerta y variante de Los Arcos, con un presupuesto de 3.205,9 millones de pesetas. Por otra parte, próximamente se iniciará la III fase de la variante de Estella y la intersección de los Capuchinos en esa misma ciudad.

En cuanto a la N-121, se están ejecutando obras para eliminar curvas y mejorar asentamientos en la zona de Burutain. Recientemente se han reali-



Como en varios tramos del recorrido, la entrada a Pamplona está machacada por las obras.

zados inversiones para acondicionar Velate y dotarlo de vía lenta, así como en la variante de Almandoz. Asimismo, se encuentran en estudio el tramo Irurita-Elizondo, la variante de Arrayoz y el puente de Dancharinea.

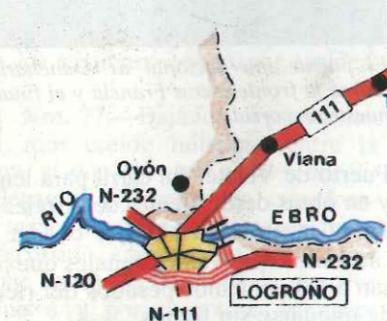
en Pamplona. Observamos que el pavimento está seriamente deteriorado y no existen arcenes, situación que se prolonga hasta la salida de Puente la Reina.

**Km. 82.**—Tras una recta de casi cuatro kilómetros, jalonada por cambios de rasante, llegamos a Viana, ciudad monumental donde está enterrado César Borgia. La carretera circunvala la población, con dos carriles para cada sentido, separados por una valla metálica.

**Km. 70.**—Desde Viana, la carretera se torna sinuosa, con subidas y bajadas pronunciadas y una serie indefinida de curvas y contracurvas muy cerradas; tanto, que muchas de ellas tienen una limitación de velocidad aconsejable a 40 km/h. En este tramo

lométrico que reseñamos hay un cambio de rasante muy pronunciado, en plena curva a la derecha y con intersección a la izquierda, unos metros más allá, a Bargota.

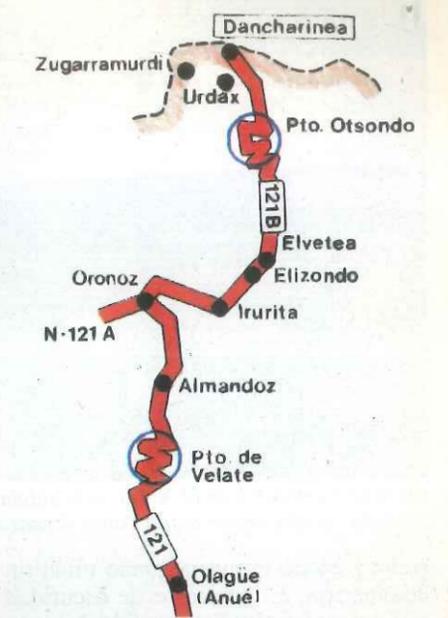
El sobresalto, para primerizos, es morrocotudo.



tuvimos oportunidad de presenciar el trompo de un vehículo cuyo joven conductor simplemente rodaba un poco más deprisa de lo aconsejable. También es verdad que la lluvia, después de muchos meses de ausencia, había hecho su aparición y estuvo presente durante todo el recorrido. En el punto ki-

**Km. 68.**—Nos apeamos en Sansol, situado en un promontorio, y desde una curva muy pronunciada contemplamos la bella población de Torres del Río, donde se destaca el majestuoso templo románico (siglo XII) del Santo Sepulcro, lugar de visita obligada para los peregrinos jacobeos.

**Km. 63,2.**—Continuamos viaje, bajo una llovizna incesante, por un tramo sinuoso y pavimento en mal



estado, hasta encarar una gran recta con numerosos cambios de rasante, por la que nos adentramos en la travesía angosta de Los Arcos. Las obras de la variante que bordeará esta población durante casi cinco kilómetros están en marcha.

**Km. 52.**—Continuamos por una carretera sin arcenes y mal pavimento, con la aparición esporádica de curvas y cambios de rasante, hasta llegar a Urbiola, en cuya travesía hay que respetar el límite de velocidad a 60.

**Km. 49,5.**—Para salvar Azqueta hay que tomar una curva a la de-



En el kilómetro 3,5 de la N-121, a la salida de Pamplona, esta rotonda viene siendo denominada como «cruce de la muerte».

recha y entrar en un pequeño túnel sin iluminación. El contraste de oscuridad y el sol vespertino, a la salida del mismo, puede producir deslumbramientos momentáneos. Estamos muy cerca del complejo residencial de Irache y de los enhiestos riscos de Montejurra.

**Km. 44.**—Tras discurrir por la travesía de Ayegui, limitada a 50 km/h., iniciamos un descenso pronunciado para entrar en Estella, histórica y monumental, en la que existen diversas intersecciones conflictivas a izquierda y derecha, en distintos puntos de su larga travesía.

**Km. 40,4.**—Villatuerta marca el inicio de nuevas obras, que, en distintos tramos, se están efectuando hasta Puente la Reina. En todo este trayecto tuvimos que tener mucho cuidado con el barro procedente de las obras y de la lluvia. Además, el trazado sigue siendo sinuoso, con una última y larga bajada desde Mañeru hasta Puente la Reina, que provoca, en ambos sentidos, muchas retenciones, al no existir carril para lentos y abundar vehículos pesados y maquinaria agrícola.

### Encrucijada del Camino de Santiago

**Km. 24.**—Encrucijada de caminos jacobeos, Puente la Reina marca un cambio en las señas de identidad de la carretera que nos va a conducir hasta la capital de Navarra: el discurrir del asfalto —en buenas condiciones— se torna casi recto y aparecen elementos tan fundamentales para la seguridad como son los arcnos. Incluso el Puerto del Perdón es muy accesible, por la existencia de carril para lentos,



En Olagüe, una casa sale peligrosamente al camino.

aunque la vertiente que mira hacia la cuenca de Pamplona es más abrupta. No obstante, es una zona en la que puede haber hielos.

**Km. 0.**—Es el fin de la N-111, en la Plaza del Castillo pamplonesa, en cuyo recorrido navarro se produjeron, en 1988, 45 accidentes, con 10 muertos y 71 heridos. A la entrada de la ciudad se están realizando obras de desdoblamiento en el tramo Echeva-coiz-Cizur y la construcción de un puente y enlace con la ronda Oeste. Los desvíos y el estado de las obras obligan a extremar la precaución.

**Km. 3,5.**—Discurrimos ahora por la N-121-A, hasta llegar a una gran y complicada rotonda, que se ha venido calificando de «cruce de la muerte». Los accidentes mortales se han paliado desde hace cuatro años, al instararse semáforos. No obstante, la gran intensidad de tráfico en esa zona sigue provocando «golpes de chapa». En cualquier caso, durante el pasado año se produjeron nueve accidentes, con un muerto y doce heridos, y es de esperar que se supriman con la construcción de la variante Este/Norte.

**Km. 20,6.**—Venimos circulando por una carretera con buen pavimento, pero carece de arcnos. Dejamos atrás poblaciones como Sorauren (que tendrá su variante), Oricain, Ostiz y Burutain, en las que se efectúan obras. El punto kilométrico que referenciamos corresponde a Olagüe, en cuya travesía se produce un estrechamiento repentino por la presencia de una casa que, prácticamente, se mete en la carretera.

**Km. 28.**—Iniciamos la subida, sorprendentemente suave, del



Elizondo, capital del Baztán, concentra numeroso turismo, sobre todo veraniego.



El puente internacional de Dancharinea marca la frontera con Francia y el final de nuestro recorrido.

Puerto de Velate, sin carril para lentos y en obras desde Ventas de Arraiz. En época invernal no hay que olvidar las cadenas. Observamos señales que avisan a los vehículos pesados del riesgo de quedarse sin frenos.

### Por el valle del Baztán

**Km. 48,7.**—Hemos descendido tanto, entre verdes y ocreos otoñales —incluso blancos nevados en las cumbres—, que prácticamente nos en-



Bajando por Otsondo, próximos a la frontera, encontramos estos paisajes incomparables.

contramos a nivel del mar. La temperatura es suave, pero la llovizna es persistente. En Oronoz-Mugaire dejamos la N-121-A que se dirige a Irún, y con ella todo el tráfico pesado y, por la N-121-B, que abre la puerta del valle de Baztán, nos encaminamos hacia Dancharinea, la otra frontera navarra con Francia.

**Km. 57,2.**—Después de cruzar el río Baztán por un puente muy estrecho, llegamos a Elizondo, capital del valle, donde se concentra numeroso turismo veraniego. Pudimos observar cierta anarquía circulatoria y de aparcamientos en esta bella ciudad.

**Km. 63.**—En Maya de Baztán comienza el puerto de Otsondo, también sinuoso, con marcas viales muy desgastadas. También pudimos comprobar que las señales verticales que autorizaban el adelantamiento no garantizaban efectuar dicha maniobra con seguridad y holgura, por más que utilizáramos marchas cortas para rebasar a los camiones con mayor rapidez.

**Km. 77.**—Bajando el puerto hemos creído adivinar, entre la bruma, el mar. Y entre verdes bucólicos llegamos a Dancharinea, cuya frontera marca también al límite de nuestro recorrido, frecuentado por franceses que buscan la baratura de nuestros productos y por lugareños trilingües que han hecho de la hospitalidad un buen negocio.

En esta segunda parte del recorrido desde Pamplona, por la N-211, se registraron, durante el pasado año, 58 accidentes, con dos muertos y 92 heridos.

José Ignacio RODRIGUEZ  
Fotos: Miguel GARROTE

## Hay que visitar...

**E**N el recorrido que nos ha tocado en suerte es mucho lo que hay que ver. Desde la exuberante naturaleza del valle del Baztán y los misterios legendarios de brujas que aún flotan en el aire de las cuevas de Zugarramurdi, hasta el largo camino jacobeo por tierras navarras, enriquecido arquitectónica y culturalmente por mil años de continuo trasiego de peregrinos.

El bucólico valle del Baztán es el mayor municipio navarro y está organizado, desde muy antiguo, en régimen de comunidad. De clima benigno, está salpicado de caseríos y casonas blasonadas, rodeadas de prados verdes y bosques de hayas, robles y castaños. Entre Baztán y la frontera francesa se encuentran los municipios de Urdax y Zurragamurdi. En el primero existen unas bellas cuevas de estalactitas y estalagmitas, mientras que las oquedades de una gran peña, en el segundo, dicen que fueron escenario de ritos y misas negras. Julio Caro Baroja, en su libro «Las brujas y su mundo», se refiere a los hechos que ocurrieron en 1610, cuando los inquisidores de Juan Valle Alvarado llevaron a una cuarentena de lugareños acusados de brujería hasta Logroño. El auto de fe que se llevó a cabo en esa ciudad, y que terminó con la muerte en la hoguera de seis personas, tuvo resonancia internacional. De aquellos tiempos viene la palabra aquelarre, del vasco «akelarre», que quiere decir prado del macho cabrío, donde el diablo se reunía con las brujas con forma de ese animal.

### HITOS JACOBEO

Al lado del Camino de Santiago se encuentra la mayor parte del mejor arte monumental de Navarra. Dejando atrás Roncesvalles, los peregrinos entraban en Pamplona, que conserva numerosos mo-

numentos, lo mismo que Cizur Mayor y Menor. Obanos, antigua serie de reuniones de infanzones y donde anualmente se representa el denominado «Misterio de Obanos» en el escenario de su plaza medieval, da paso a Puente la Reina, donde se incorpora el camino aragonés de Santiago. Su puente y las numerosas iglesias merecen una visita.

Siguiendo la ruta llegamos a Cirauqui,



Puente la Reina, donde se unifican todos los caminos de Santiago.

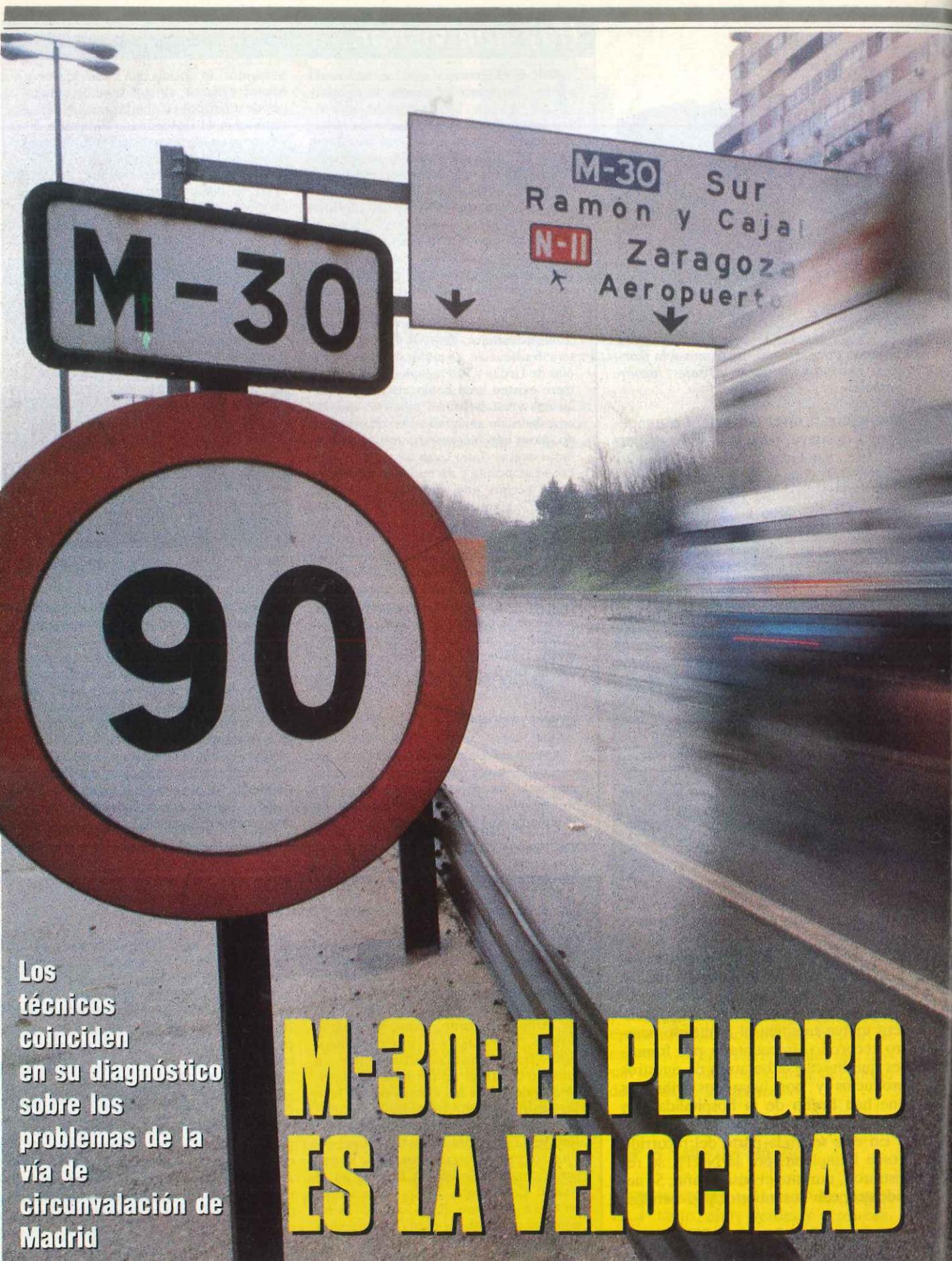
poblado medieval, y a Estella, donde la ruta jacobea dejó su impronta en numerosos templos medievales. A la salida, hay que hacer un alto en el monasterio de Irache, antiguo hospital de peregrinos y Universidad. La iglesia parroquial de Los Arcos y la iglesia del Santo Sepulcro (templario) de Torres del Río, así como la monumental y amurallada Viana, aún en tierras navarras, merecen pausadas visitas. Poco después, a través del Puente de Piedra, se penetra en el corazón antiguo de Logroño, con numerosos vestigios monumentales jacobeos.

## Hay que degustar...

**N**AVARRA es una tierra rica en productos agrícolas y cárnicos, y su gastronomía, de las de mayor calidad y exquisitez. En concreto, la baztanesa se manifiesta en platos de carne de vacuno, ovino y porcino, hongos, hortalizas y la trucha asalmonada. Tiene fama el «txuri-ta-beltz», un guisado de tripas de cordero. En agosto se celebra en las cuevas de las brujas una fiesta gastronómica, «zikiro-yate», a base de carnero asado, cuya costumbre la importaron de tierras argentinas los numerosos indios que regresaron después de buscar fortuna en el Nuevo Continente. No pueden faltar, en tierra ganadera, los postres de leche como la gatzambera o cuajada hervida en los kaikus, y la cendeberena o re-

quesón de leche de oveja. En Pamplona, donde confluyen los numerosos productos de la variada climatología navarra, cabe destacar el ajoarriero, la chistorra o la menestra, típica de la Ribera. Pero también los pimientos del piquillo de Lodosa o los espárragos, o las pochas con anguila o con codorniz. También son famosos los asados de «gorrín estellés» o de «cordero de la Cuenca».

En un rápido repaso a los postres, podemos citar la leche frita, la «sopa cana» pamplonesa, la «costrada» de Aoiz, las «piperropiles», las «tortas de txantigorri», las «coronillas» y las «alpargatas» de Estella. Y para quesos, los de Roncal, Urbasa, Ribaforada, Cabanillas y Lesaka.



Los técnicos coinciden en su diagnóstico sobre los problemas de la vía de circunvalación de Madrid

## M-30: EL PELIGRO ES LA VELOCIDAD

La M-30 madrileña ha sido centro de la polémica en las últimas semanas. ¿Es peligrosa? ¿Tiene trampas? ¿La hacemos peligrosa los conductores? ¿La señalización es tan mala como dicen algunos? Esta revista ha consultado a distintos técnicos y todos coinciden: la M-30 la hacen peligrosa, fundamentalmente, los propios conductores, al sobrepasar con excesiva frecuencia los límites de velocidad marcados. La mayoría de los accidentes con víctimas se debe a esta causa. Algunos llegan a afirmar que si se respetara el límite establecido (90 km/h.) sería difícil que se produjeran accidentes mortales. Es mejorable la señalización, que será modificada y mejorada, y son mejorable otros aspectos, pero a tenor de la accidentalidad y la intensidad de tráfico, ningún técnico la considera peligrosa. Para todos, muchas calles de Madrid son más peligrosas que la polémica M-30.



Las infracciones son habituales en la M-30. Aquí puede observarse una de las más habituales.

**L**AS últimas semanas han sido pródigas en informaciones sobre la M-30, la carretera de circunvalación de Madrid que rodea buena parte de la «almendra» de la ciudad y sin la que la capital sería un auténtico colapso circulatorio durante todo el día. En algún tramo, y a algunas horas, soporta hasta 400.000 vehículos de intensidad y la mayoría están entre los 125.000 y los 200.000. El «detonante» de tanta información relativa a esta «calle» no es otro que el accidente sufrido en la misma por Fernando Martín, que le costó la vida y puso en grave peligro al conductor de un vehículo que circulaba correctamente

media docena de carriles más allá del lugar donde se inició la tragedia. Un accidente que ha sacado a la luz numerosas posibles deficiencias, carencias, defectos y demás de esta vía que, sin embargo, los técnicos, en líneas generales, no confirman.

Para los miembros del equipo de investigación de accidentes de la Policía Municipal madrileña, que conocen perfectamente cada tramo de esta carretera y con los que varios redactores de esta revista recorrieron la M-30 en ambos sentidos, «la falta de respeto a las normas» es la principal causa de la accidentalidad que se da en esta vía. Ellos achacan a las «altas velocidades» que se alcanzan en ella la «causa principal» de los accidentes graves que se producen. En su opinión, «la M-30 no creemos que sea más peligrosa que cualquier vía rápida de Madrid», y aseguran que prueba de que la velocidad es la causa principal de los accidentes es que «los peores se producen entre las once o doce de la noche y las seis de la madrugada, que es cuando se pueden alcanzar las mayores velocidades», o que «los peores accidentes se producen en el tramo que va desde la conexión con la carretera de Valencia o poco más allá y la salida de la carretera de Burgos, que es, precisamente, donde se suelen producir menos retenciones; es un tramo más recto y con más carriles que en ningún otro punto».

Para Luis Antona, jefe de área de Conservación y Explotación del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, «está claro que no hay suficiente longitud en esta vía para llegar a las velocidades que se alcanzan; no hay condiciones para correr, por la cantidad de entradas y salidas que hay en la misma, y por eso está limitada a noventa kilómetros por hora». Liberto Serret, jefe del Servicio de Explotación del MOPU, llega a asegurar que «si no se sobrepasara la velocidad es-

tablecida diría que prácticamente no se produciría ningún accidente mortal en esta vía».

Para Sebastián de la Rica, director de Servicios de Circulación del Ayuntamiento de Madrid, «hay calles en la ciudad que son más peligrosas, o al menos tanto como la M-30», a la vez que considera un tanto absurdo que la gente corra en esta carretera, «pues el tiempo que se puede ganar entre ir a la velocidad correcta y a alta velocidad en tan pocos kilómetros es insignificante, mientras que los riesgos sí aumentan considerablemente».

Para Julio Amarillas, ingeniero de Obras Públicas y gerente de la empresa Dielse, especializada en proyectos y señalizaciones de carreteras, «el principal problema es que no se cumplen las velocidades establecidas en absoluto y cuando un accidente se produce dentro de los límites de velocidad establecidos se pueden achacar a la vía, pero no cuando está limitada a noventa y el accidente se produce cuando el conductor circulaba a ciento cincuenta». Insiste, además, en que «es una calle de la ciudad, con muchos carriles, no limitada por semáforos, donde se pueden alcanzar altas velocidades en muchos momentos y tramos, y donde probablemente las normas se respeten menos que en ningún otro lugar; así, se da el caso de que hay zonas en las que el agarre del pavimento es perfecto si se circula a noventa por hora, pero puede tener problemas de deslizamiento si se sobrepasa en demasía esta velocidad».

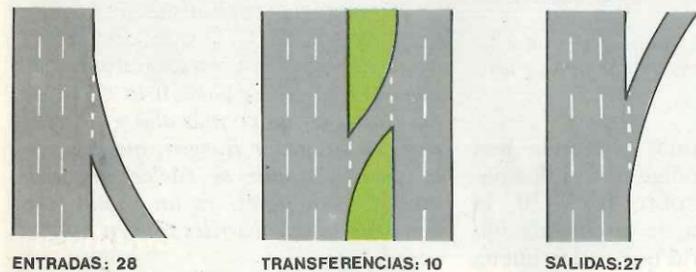


Hay algunos puntos especialmente peligrosos, como el caso de los semáforos junto al estadio Vicente Calderón.



Las entradas y salidas son peligrosas, pero más si, como es habitual, no se respetan las señales.

### M-30 Dirección Norte-Sur



### M-30 Dirección Sur-Norte



● Accidentes mortales  
● Atropellos

### Autopistas de peaje

Indice de Peligrosidad	Indice de Mortalidad		Accidentes con Víctimas	Víctimas Mortales	Indice de Peligrosidad	Indice de Mortalidad
23,0	3,28	1986	294	18	18,68	1,14
22,0	2,53	1987	341	30	21,48	1,88
22,0	3,20	1988	338	28	21,12	1,75

### LOS ACCIDENTES «SE VEN MUCHO»

Todas las fuentes consultadas coinciden en afirmar que uno de los problemas de la M-30 es que «se ven mucho los accidentes», que los conductores se fijan mucho en éstos, pero, sin embargo, las cifras de accidentalidad y mortalidad en la misma no lo justifican (ver cuadros de 1987 y 1988). Para los responsables municipales, los índices de peligrosidad y accidentalidad de algunos grandes ejes de la capital son más altos que los de la propia M-30. Y lo mismo podría decirse de las autopistas de peaje, cuyo índice de peligrosidad se situaba en 1988 en torno al 22,0 por 100, frente al 21,12 de la M-30, y el de mortalidad en torno al 3,20 frente al 1,75 de la «calle» madrileña, según datos facilitados por el MOPU.

A juicio de los expertos, teniendo en cuenta el tráfico que soporta esta carretera de circunvalación y las numerosas entradas y salidas que ofrece en su corto recorrido (19,200 kilómetros) —lo que supone que cada escasos quinientos metros el conductor se encuentra con una salida a una calle, un desvío a una carretera nacional, una entrada de cualquier calle o accesos a distintos tramos—, «no puede considerarse una carretera peligrosa»; insistiendo todos ellos en que, en cualquier caso, lo que es evidente es que «no está preparada para circular con seguridad a más de noventa kilómetros por hora». El propio equipo de investigación que recorrió la M-30 con los redactores de TRAFICO y que estaba compuesto por Francisco Lorente, Juan José López y Emiliano Rebollo, fue parando en aquellos puntos (no pocos) en los que son habituales las infracciones: desde líneas continuas perfectamente visibles y que separan unos carriles de otros, que eran continuamente vulneradas por los conductores, a adelantamientos temerarios aun en tramos con cierta congestión, farolas golpeadas con fuerza en tramos completamente rectos, sin olvidar las infracciones a los límites de velocidad,



El radar de la Policía Municipal no para de trabajar cuando se coloca en alguno de los tramos «rápidos» de la carretera.

aun en un día poco propicio para correr lo más mínimo a causa de la lluvia.

Para Fernando Menéndez, director general de Transporte de la Comunidad Autónoma de Madrid, «los índices de accidentalidad y mortalidad de la M-30 no se pueden considerar altos, teniendo en cuenta el tráfico que soporta. Los accidentes son muy espectaculares, pero no por ello se puede decir que sea peligrosa. A mi juicio, creo que hay calles de Madrid que son más peligrosas y nadie se acuerda de ellas. No digo que no se pueda mejorar su seguridad con algunas medidas puntuales, y en ello estamos, pero es injusto decir que sea una carretera peligrosa». En la misma línea se muestra Julio Amarillas, que cree que «con los datos en la mano», teniendo en cuenta la intensidad, la forma en que está diseñada, con continuas entradas y salidas y las velocidades que en ella se alcanzan, «no creo, en absoluto, que pueda hablarse de una carretera peligrosa». Para Luis Antona, del MOPU, «con el servicio que ahora presta a la ciudad y mientras no se respeten más las normas, difícilmente se puede conseguir mejorar su seguridad; claro está, si le quitamos entradas y salidas podría conseguirse una «autopista» en la que se autorizara a circular a más velocidad y ganaría en seguridad, pero lo que se pretende es dar el mayor servicio posible y ajustar su velocidad a los límites que permiten que sea segura».

El oficial Rossel, de la Policía Municipal, tampoco cree que pueda hablarse de una vía peligrosa y desmiente rotundamente que en esta carretera haya «puntos negros», lo que, a su juicio, confirma que es «la velocidad» la principal causante de los accidentes: «No es más insegura que muchas calles de Madrid, pues hay que tener en cuenta las velocidades que en ella se alcanzan, los coches que a diario circulan por la misma; hay algunos tramos que tienen características de autopista y cuando algunos conductores ven vía libre se lanzan y de ahí que algunos de los accidentes que en ella se producen sean tan espectaculares».

La señalización de la M-30 es habitualmente un tema muy criticado. Todos los expertos muestran la «complejidad» en la señalización de una vía como ésta y ninguno encuentra tan graves defectos como para considerar que aumentan considerablemente su peligrosidad. Según ha podido saber esta revista, la señalización será modificada, al menos parcialmente, cuando se ultime la forma en que será señalizada la M-40 (que deberá estar concluida en 1992) para unificar ambas; no obstante, fuentes del MOPU aseguran que estas modificaciones «no serán muy importantes». El propio Ministerio, la Comunidad Autónoma de Madrid y el Ayuntamiento trabajan en estos momentos en esa «nueva señalización», en la que sí podemos adelantar que se evitarán las indicaciones de «Norte» y «Sur», pues parece demostrado que inducen a

## A juicio de los expertos, hay aspectos mejorables, como la señalización, pero si se respetaran más las normas habría menos accidentes



Por aquí atravesó el coche de Fernando Martín.

error en muchos usuarios al estar los dos extremos de la M-30 orientados hacia el Norte del país, entre otras circunstancias. También se tenderá a señalar las salidas hacia las carreteras nacionales de acuerdo a como son conocidas por los conductores (carretera de Valencia, carretera de Burgos, etcétera). Simplificar, en definitiva, la información, «aunque, como dice Sebastián de la Rica, no podemos dar toda la información que el público desearía, pues es materialmente imposible».

En cualquier caso, sí está reconocida la necesidad de mejorar este aspecto y que actualmente se pueden producir algunos despistes, aunque también insisten los técnicos, como Julio Amarillas, en que «éstos también se agravan cuando las velocidades a las que se circula no son las marcadas». Insiste en que lo mismo que ya hay en el mercado materiales más reflectantes que mejorarían la visibilidad de la señalización y que la conservación de éstos (desde hace meses actúa un equipo de conservación completamente nuevo, que al parecer está dando buenos resultados) es también fundamental, también es cierto que la señalización (lugar de ubicación, tamaño de las señales, etcétera) «está en función de la propia velocidad que está marcada y cuando ésta se sobrepasa, las funciones que tiene quedan evidentemente mermadas».

El oficial Rossel considera que hay algunos aspectos de la M-30 que «serían mejorables» y cita concretamente el caso de la desviación que hay hacia la carretera de Andalucía en dirección N-VI (La Coruña), que obliga a muchos conductores, incluidos camioneros que circulan por Madrid «de paso», a desviarse hacia la izquierda en escasos quinientos metros, que es donde está señalizado el desvío para quienes desean salir por esta nacional; o el acceso desde el carril central al lateral a la altura del puente de Ventas, en dirección hacia O'Donnell. «Probablemente se hubieran mejorado algunos aspectos si se hubiera consultado con otros técnicos en la materia.



Las continuas entradas, salidas y desvíos son zonas en las que hay que tener la máxima precaución.

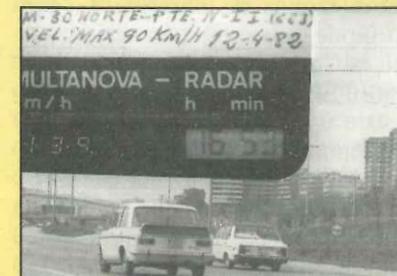
## 200 km/h., 400 m. de frenada

Bastan unos minutos en el interior de un coche aparcado en cualquier lugar de la M-30, en algún momento en el que no haya atasco, para comprobar la velocidad habitual de quienes circulan por ella. Es suficiente con colocarse en el carril izquierdo de cualquiera de los tramos y circular a 90 ó 100 kilómetros/hora, para ser víctima de fogonazos y más fogonazos de quienes piden paso con urgencia. La comprobación de todo ello viene cuando las infracciones son detectadas por el radar de la Policía Municipal. Los propios agentes afirman que «no son muchos los que respetan la velocidad y algunos, la verdad, es que nos dan escalofríos por las velocidades a las que circulan; no nos extraña que se produzcan algunos accidentes espectaculares».

Según se ha podido confirmar, algún vehículo ha sido detectado a más de 200 km/h., velocidad a la que un vehículo, en condiciones normales, necesitará alrededor de 400 metros —¡400!— para poder frenar totalmente. Afortunadamente, no son muchos los que acostumbran a circular a esas velocidades por esta vía madrileña. Eso sí, son bastantes los vehículos que son «cazados» cuando circulan a velocidades que oscilan entre los 130 y los 180 km/h. Fuentes de la Policía Municipal aseguran a TRAFICO que las mayores velocidades se dan, precisamente, en las horas nocturnas, y así lo atestiguan la mayor gravedad de los accidentes ocurridos en esas horas, «sobre todo entre las doce de la noche y las cinco o seis de la madrugada». Normalmente son accidentes con choque frontal sobre puentes, biondas, farolas, etcétera, «y habitualmente por un exceso de velocidad que, por distintas circunstan-

cias, les hace perder el control del vehículo en un momento determinado».

El alcalde de Madrid ha propuesto las máximas sanciones para quienes sobrepasen los límites de velocidad establecidos en esta vía, así como la posible retirada del permiso de conducir. Se habla de 100.000 pesetas como sanción. Los cerca de cuarenta muertos que se había cobrado la M-30 al cierre de esta edición preocupa a todos.



Nosotros pasamos nuestros estudios y opiniones por si pueden mejorar algunos puntos en los que detectamos alguna deficiencia».

En la actualidad, un equipo de conservación contratado por el MOPU cuida diariamente todos los tramos de la polémica vía, labor que es valorada muy positivamente por los técnicos, aunque el equipo de investigación municipal insiste en la necesidad de cambiar «algunas cosas de la señalización para mejorarla y evitar, en lo posible, despistes que son muchas veces la causa de accidentes». Es probable que las salidas de la M-30 sean numeradas para facilitar la circulación.

Por lo que respecta a otros elementos de seguridad, tales como barreras de seguridad, vallas metálicas y otras, el MOPU considera que probablemente se ampliarán en algunos tramos, pero niegan que sea necesaria la colocación de otras protecciones especiales «en función de la irresponsabilidad» de un número de conductores, «cuando, salvo casos excepcionales —segura Antona—, la carretera goza, en general, de buenas medidas de protección para las normas que están establecidas para la misma». Liberto Serret, que considera que es «estrictamente necesaria la limitación de velocidad, que se hizo de acuerdo con el Ayuntamiento», asegura igualmente que «no es lógico poner barreras cuando la carretera está limitada a noventa kilómetros por hora; la propia legislación europea marca que se deben poner barreras en aquellos tramos en los que los coches se puedan salir de la vía y que, como consecuencia del desnivel superior a los tres metros, puede ocasionarse un accidente grave. En la M-30 el desnivel es de treinta centímetros...».

En lo que sí se está pensando, además de en estos «retoques», es el colocar vallas en determinados lugares donde se ha detectado que algunos automovilistas se saltan de los carriles centrales o los laterales o viceversa, con el consiguiente peligro que ello encierra. «Pero tampoco podemos cerrar toda la carretera para cortar el paso a cuatro desaprensivos.»

A falta de ultimar los datos definitivos, el número de accidentes y heridos había descendido en 1989 con respecto al año anterior (835 y 569, respectivamente), pero había aumentado considerablemente el de muertos: 38 (incluidos ocho atropellos. Muchos, desde luego.

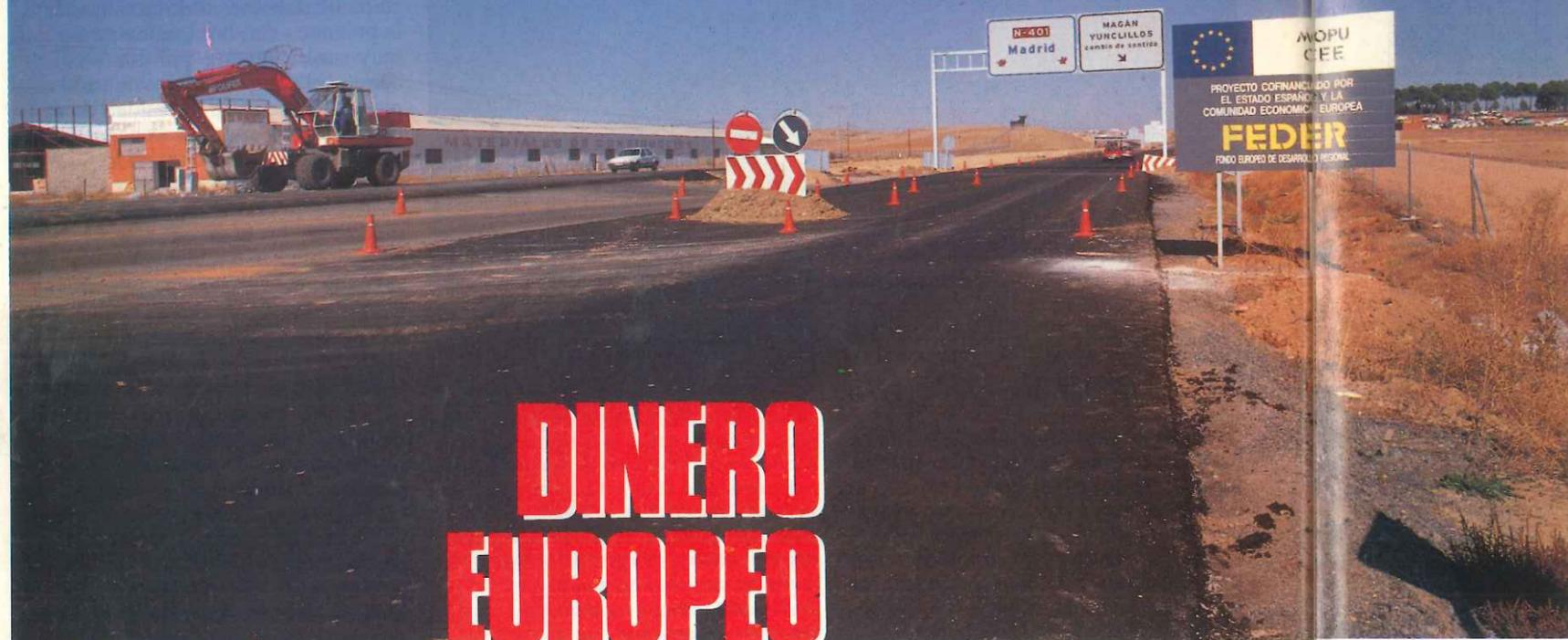
J. S. H.  
Fotos: Miguel GARROTE

### LOS ACCIDENTES, TRAMO A TRAMO (1988)

	Colisiones			Atropellos			Objeto fijo			Vuelco			Total accidentes	Total heridos	Total muertos
	T	H	M	T	H	M	T	H	M	T	H	M			
Puente del Rey-Pte. Segovia	53	26	0	0	0	0	22	20	0	7	2	0	82	48	0
Puente Segovia-Pte. S. Isidro	8	2	0	0	0	0	11	9	0	2	9	0	21	20	0
Puente S. Isidro-Pte. Toledo	45	27	0	2	2	0	30	23	2	10	9	0	87	61	2
Puente Toledo-Pte. Praga	17	4	0	1	0	1	9	6	0	5	7	0	32	17	1
Puente Praga-Pte. Andalucía	17	5	1	0	0	0	6	1	3	2	1	0	26	7	4
Pte. Andalucía-Embajadores	49	24	0	2	1	1	26	25	3	7	7	0	84	57	4
Embajadores-Méndez Alvaro	62	36	0	0	0	0	1	0	1	6	3	1	69	39	2
Méndez Alvaro-Avenida Albufera	70	33	1	4	4	1	10	8	1	8	8	0	92	53	3
Avda. Albufera-Avda. Mediterráneo	19	17	1	2	1	1	6	8	1	1	2	0	28	28	3
Avda. Mediterráneo-Pte. Moratalaz	17	11	0	0	0	0	2	2	0	6	3	0	25	16	0
Puente Moratalaz-M. de Corbera	38	37	0	0	0	0	15	9	0	2	3	0	55	49	0
Marqués de Corbera-Pte. Ventas	59	52	0	2	2	0	23	19	2	8	6	0	93	79	2
Puente Ventas-N-II	39	24	1	1	2	0	28	25	3	18	18	0	86	69	4
N-II-Ramón y Cajal	8	7	0	0	0	0	5	1	1	4	3	0	17	11	1
Ramón y Cajal-Sdos. Corazones	15	12	0	0	0	0	8	5	1	4	0	0	26	17	1
Sagrados Corazones-Manoteras	32	21	0	0	0	0	13	3	1	7	3	0	52	27	1
<b>TOTAL</b>	<b>548</b>	<b>338</b>	<b>4</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>4</b>	<b>216</b>	<b>164</b>	<b>19</b>	<b>97</b>	<b>84</b>	<b>1</b>	<b>874</b>	<b>598</b>	<b>28</b>

T = Total; H = Herido; M = muerto.

Los fondos FEDER aportan el 50 por 100



# DINERO EUROPEO

# PARA CARRETERAS ESPAÑOLAS

*Los fondos FEDER están pagando la mitad de muchas de las inversiones españolas en carreteras, al menos en lo que a infraestructura se refiere. Su importancia es enorme, ya que, gracias a estas partidas económicas, el Plan General de Carreteras podrá cumplirse a tiempo. Pero, ¿qué son estos fondos y cómo funcionan?*

LOS fondos FEDER (Fondos Europeos para el Desarrollo Regional) son, como su propio nombre indica, un dinero que la CEE dedica a la cofinanciación de obras de infraestructura de aquellos países miembros que lo soliciten y que cumplan una serie de requisitos. El primero, y fundamental, es que vayan dirigidas al desarrollo no del país, sino que la obra tenga interés para el desarrollo de una determinada región. Una condición paralela es que la región solicitante, es decir, el

lugar donde vaya a realizarse la obra, esté incluida en las denominadas «zonas de objetivo 1».

Estas «zonas de objetivo 1» son las regiones que, en una visión general, la Comunidad Económica Europea (CEE) ha considerado necesitadas de ayudas para el desarrollo. Concretamente, en España sólo están excluidas de esa «zona de objetivo 1» Cataluña (excepción hecha de un pequeño territorio en la provincia de Barcelona), País Vasco, Baleares, Santander, el área metro-

politana de Madrid, el Pirineo Aragonés y una parte de La Rioja y de Valencia.

Las carreteras cumplen perfectamente la función de apoyar el desarrollo regional, ya que cuando están en condiciones se convierten en eje de las comunicaciones y, por tanto, del desarrollo. Quizá por esa razón, todos los proyectos presentados por España como solicitantes de ayudas de fondos FEDER han sido aprobados, mientras que otras obras de infraestructura, como las hidráulicas, han tenido mayores problemas.

Estos fondos FEDER cofinancian, como se ha dicho, obras de infraestructura; es decir, que aportan hasta el 50 por 100 del dinero necesario para obras de creación y mejora de carreteras. Esto excluye todas aquellas actuaciones que no modifiquen la infraestructura de la vía (por ejemplo, pintura o señalización) y sólo aporta la mitad de las cuantías dedicadas a esas modificaciones. O sea, que si el presupuesto de una obra incluye también pintura, señalización, etcétera, los fondos FEDER sólo contabilizan la parte de la inversión dedicada a crear o mejo-

rar la infraestructura, y de esa financian el 50 por 100.

Además de la adecuación a las características exigidas por los planes FEDER, para conceder la ayuda de estos fondos, la CEE tiene en cuenta algunas otras cuestiones. Así, por ejemplo, estudia no sólo la intensidad de tráfico y la futura incidencia en el posible desarrollo de una región deprimida, sino que atiende, también, a la mejora de los denominados ejes europeos: es decir, la comunicación con Portugal, Francia y el continente africano.

## MOPU, Economía, CEE

Algo más complicado es el proceso para la solicitud de esos planes de ayudas FEDER. El proceso es el siguiente: el MOPU (Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo) elabora un proyecto que considera se ajusta a las características exigidas para obtener fondos FEDER; se lo envía al Ministerio de Economía y Hacienda, que es quien ostenta las competencias de relaciones con la CEE a estos niveles y quien lo tra-



Los fondos FEDER aportan el 50 por 100 de las inversiones en infraestructura de vías de interés

mite. El organismo correspondiente de Bruselas elige uno u otro proyecto, o admite todos los presentados; entonces, se forma una comisión integrada por representantes de la CEE, del MOPU y de Economía y Hacienda; una vez finalizada ésta, se somete a la consideración del Comité FEDER, en el que están integrados todos los países, que pueden expresar su opinión sobre los proyectos, y si este comité da el visto bueno, en función de los fondos presupuestarios disponibles en cada momento, se aprueban o deniegan las ayudas FEDER a los proyectos.

Previamente, el MOPU, a la hora de elegir aquellos proyectos que podrían optar a las ayudas FEDER, tiene en cuenta varios criterios: primero, el esencial de que esté en la «zona de objetivo 1»; segundo, aquellos que vayan a tener una iniciación inmediata en el tiempo; y tercero, un cierto reparto entre todas las zonas que componen el estado español, teniendo en cuenta, claro está, su actual estado de infraestructura de carreteras. También se tiene en cuenta su inclusión o no en el Plan General de Carreteras, del

que forman parte un altísimo porcentaje de obras en carreteras que han solicitado ayudas de financiación FEDER.

Dos son los puntos a favor con que han contado los proyectos de carreteras españolas a la hora de obtener ayudas FEDER: el actual estado de las carreteras en comparación con las europeas y la inclusión de un Plan de Autovías coordinado, coherente y que, según Irene Canalejo, jefe de la Oficina Presupuestaria del MOPU, «activa el desarrollo de las regiones. En cuanto a las carreteras, las peticiones españolas de fondos FEDER han sido muy bien vistas, ya que las españolas están muy por debajo de las europeas».

Por otra parte, dos notas en torno a las ayudas FEDER y las carreteras españolas. Primero, que gracias a ellas se cumplirán los plazos del Plan de Carreteras; segundo, que durante la presidencia española de la CEE los fondos presupuestarios destinados a las ayudas FEDER se han multiplicado y, sólo en el período 90-92, se triplicarán las cuantías de esta partida.

## Dinero, dinero...

En el período 1988-1992 los fondos FEDER financiarán (cofinanciarán, es un término más exacto) obras de carreteras y autovías por valor de 157.376,2 millones de pesetas.

Este dinero se reparte de forma bastante desigual entre las distintas autonomías españolas.

Así, Castilla y León, con 19.847,9 millones de pesetas, ocupa el primer lugar en cuanto a inversión con ayudas FEDER, mientras que el último puesto es para la parte de la provincia de Madrid incluida en la «zona de objetivo 1»,



Por su función de ayudar a desarrollar regiones, las carreteras han podido acceder a fondos procedentes de los planes FEDER.

con sólo 1.167,9 millones de pesetas.

Además, sólo entre tres autonomías (Castilla y León, Castilla-La Mancha y Andalucía) reúnen el 65 por 100 de la inversión con ayudas FEDER, lo que supone 55.852,6 millones de pesetas de los 86.000 millones que se dedican a carreteras. Naturalmente, esto es debido a la general precariedad de sus vías y a la extensión de su territorio. Razones contrarias (estar fuera de la zona de objetivo 1, pequeño territorio, etcétera) explican la ausencia de las carreteras catalanas o navarras, así como la exigua inversión en las vías madrileñas y valencianas.

Juan M. MENENDEZ

## EL FEDER EN LAS VIAS DE ALTO RENDIMIENTO

N-I Autovía del Norte	Provincia	Inversión	FEDER
Venturada-La Cabrera	Madrid	4.967.000	2.483.500
Buitrago-Inters. N-110	Madrid-Seg.	7.098.100	3.549.050
Sarracín-Burgos	Burgos	1.500.300	750.150
Milagros-Lerma	Burgos	11.134.900	5.567.450
Lerma-Inters. N-234	Burgos	3.123.743	1.561.871,5
Inters. N-110-Boceguillas	Segovia	3.317.293	1.658.646,5
Boceguillas-Carabias	Segovia	1.991.130	995.565
Carabias-P.K. 146	Segovia	2.531.903	1.265.951,5
La Cabrera-Buitrago	Madrid	2.335.974	1.167.987
N-II Autovía de Aragón			
Variante Guadalajara	Guadalajara	1.882.022	941.011
Guadalajara-Trijueque	Guadalajara	4.124.900	2.062.450
Saúca-Alhama de Aragón	Guadal.-Zarag.	16.073.600	8.036.800
Alhama Ar.-La Almunia	Zaragoza	23.678.200	11.839.100
Autovía de Toledo			
Illescas-Yuncos	Toledo	2.809.922	1.404.961
Yuncos-Cabañas de la Sagra	Toledo	699.310	349.655
Cabañas de la Sagra-Toledo	Toledo	1.655.529	827.764,5
Autovía de Levante			
La Roda-Albacete	Albacete	2.860.049	1.430.024,5
Variante Albacete	Albacete	862.170	431.085
Almansa-Villena	Alicante	1.265.802	632.901
Variante Villena	Alicante	1.438.377	719.188,5
Villena-Elda	Alicante	1.777.379	888.689,5
Elda-Novelda	Alicante	1.073.644	536.822
Novelda-Monforte del Cid	Alicante	1.053.963	526.981,5
Autovía de Andalucía			
Variante de Tembleque	Toledo	731.100	365.550
Ocaña-La Guardia	Toledo	3.191.140	1.595.570
La Guardia-Madrirdejos	Toledo	1.743.016	871.508
Madrirdejos-Manzanares	Tol.-C. Real	8.723.700	4.361.850
Manzanares-Valdepeñas	C. Real	3.816.285	1.908.142,5
Valdepeñas-Almuradiel	C. Real	1.351.580	675.790
Almuradiel-Venta Cárdenas	C. Real	3.523.200	1.761.600
Sta. Elena-Córdoba	Jaén-Córdoba	24.068.400	12.034.200
N-331-Carmona	Córdoba	14.263.200	7.131.600
Carmona-aerop. S. Pablo	Sevilla	3.038.537	1.519.268,5
Enlace aerop. Sevilla	Sevilla	703.500	351.750
Variante Sevilla	Sevilla	2.464.578	1.232.289
N-VI Autovía del Noroeste			
Adanero-Medina del Campo	Valladolid	5.916.745	2.958.372,5
A-49			
Acceso a Huelva	Huelva	633.000	316.500
Enlace San Juan del Puerto	Huelva	170.000	85.000
Enlace de La Nicoba	Huelva	131.700	65.850
Autovía Murcia-Alicante			
Ronda-San Carlos	Alicante	3.101.949	1.550.974,5
San Carlos-Crevillente	Alicante	5.223.476	2.611.738
Ronda norte (N-301 a MU-4202)	Murcia	953.000	476.500
Ronda oeste	Murcia	2.114.900	1.057.450
Autovía Costa del Sol			
Estepona-Marbella	Málaga	2.359.099	1.179.549,5
Autovía Vigo-frontera portuguesa			
Porriño-Vigo	Pontevedra	2.610.083	1.305.041,5
Autovía de Asturias			
Oviedo-Las Segadas	Asturias	1.977.839	988.919,5
Autovía del Cantábrico			
Límite Vizcaya-Castro Urdiales	Cantabria	4.437.923	2.218.961,5
Parayás-Astillero	Cantabria	1.298.639	649.319,5
A-67			
Polanco-Torrelavega	Cantabria	617.169	308.584,5

## JOSE ANTONIO SANCHEZ, MEDICO EN PARO, RECIBIO EL COCHE DE NUESTRO CONCURSO DE VERANO

# «Me siento identificado con la Seguridad Vial»



El gobernador civil de Granada hace entrega del premio al afortunado vencedor. Doble suerte, porque la matrícula es capicúa.

Y el coche se fue a Granada. Allí, en la capital de La Alhambra, donde Boabdil lloró antes de abandonar definitivamente su reino, José Antonio Sánchez Yuste, el vencedor del concurso Verano-89 que organizó la revista TRAFICO lo recibió radiante de alegría de manos del gobernador civil, Gerardo Entrena Cuesta, quien estaba acompañado del jefe provincial, Laureano Liñán. Fue un día especial para el afortunado ganador de la gigantesca sopa de letras dirigida a personas sensibilizadas con los temas de Seguridad Vial, en la que había que ir descartando dieciséis mensajes o consejos, previamente abordados por la DGT en sus campañas y que podían ser identificados a través de fotografías que proporcionaban la clave.

—No, no fue fácil, ni mucho menos—nos dijo—. Lo que ocurre es que de siempre estuve interesado por estos temas y cuando vi la oportunidad, me dispuse a organizar aquella sopa de letras.

José Antonio Sánchez Yuste, médico en paro, es un enamorado de los pasatiempos: «Tengo tiempo para la lectura y creo que haciendo muchos, sobre todo si son de interés, adquiere una cultura general muy importante». Ahora, el vencedor disfruta ya de su Seat-Málaga, un capicúa que pasea

por las calles de Granada: «Poseo carne desde los dieciocho años y he cumplido los treinta. No me considero un gran experto, pero sí un conductor muy sensato al que pocas veces, por no decir ninguna, han sancionado y menos por exceso de velocidad».

—¿Qué solución apuntaría para evitar accidentes?

—El mal es, sencilla y llanamente, que no tenemos carreteras acordes con los tiempos que vivimos. Y menos mal que ahora se van mejorando. Pero pienso que esa es la raíz del mal. En ruta uno se pone impaciente cuando ha de ir tras un camión o vehículo lento, y haces cosas que no son normales. Al volante somos unos pequeños energúmenos que disparamos todos los pro-

blemas hacia el vecino, cuando lo bueno sería colaborar, ayudar, darnos facilidades. Hay que seguir invirtiendo en la mejora de las carreteras hasta llegar a poder compararnos con otros países de la Comunidad Europea a la que con tanto orgullo hemos llegado, pero también en educarnos al volante.

—¿No somos buenos conductores?

—Pienso que no. Cívicamente perdemos los papeles pronto. Quizá el aumento del parque automovilístico o no sé, pero vamos retrocediendo y esto no es bueno.

—¿El peatón?

—Lo mismo que se intenta una educación sanitaria habría que ir a una educación vial del peatón. Cuando vamos a pie no nos acordamos que luego, en muchos casos, se toma el coche. Y también ocurre lo contrario.

José Antonio nació en Barcelona, pero «era tan pequeño que no recuerdo nada de aquello y siempre he dicho que soy granadino, que es donde me he criado». Continuará haciendo pasatiempos y, por supuesto, participará en cuantos concursos pueda: «Ya me creo un hombre con suerte y voy a seguir probando fortuna, aunque cambiaré en lo de la desconfianza». Y es que Sánchez Yuste, el día que recibió la noticia por medio del teléfono, no se lo creía: «Llamé inmediatamente a la Jefatura de Tráfico de Granada para ver si era verdad. Cuando me lo confirmaron, descorché una botella y empecé a dar saltos. Fue una gran alegría».

Nono HIDALGO

Foto: Corpas

## Entregados los ordenadores

Los cuatro ganadores de los ordenadores Amstrad 464 del concurso convocado por la revista TRAFICO ya han recogido sus premios en las respectivas Jefaturas Provinciales. Enma María Payo Prieto, una joven de quince años, estudiante de 2.º de BUP, que vive en Laguna de Duero, recogió su ordenador en Valladolid. No pudo, sin embargo, recogerlo personalmente, Genaro Mafo Sosa, trabajador del Parador Nacional de Turismo de Ciudad-Rodrigo, quien envió a Salamanca, pertinentemente acreditada, a una compañera. También recogieron sus premios José Blanco Fernández y Olga San Félix Campos, en Pontevedra y Madrid respectivamente. Felicidades.

# «BAUTISTA»

CARLOS BELLVER

¿SE acuerdan ustedes de Federico? ¿Y de Guillermo? No creo que vayan a echar al olvido a Mauricio, por poco que fuera el tiempo que permanecimos juntos. Recordarles ahora yo, supone para mí retroceder algo en el tiempo en el que vivo, hacer presente la memoria lejana en la que permanecieron todos ellos hasta el momento en el que, voluntariamente, los invoqué a mi lado, como espíritus incorpóreos que antaño tuvieron formas y hasta voluntades propias... Como las personas.

No, no les voy a dar otra vez la tabarra con mi teoría acerca de la personificación de los objetos que nos rodean. Sólo les voy a recordar, si es que alguna vez lo olvidaron, aquel oso de peluche que compartió noches infantiles, la arrugada fotografía de los tiempos de lejanía o la carta —tal vez la primera— que nos traía noticia y confirmación de amores añorados o confusos. ¿No eran —son— objetos que compartían con nosotros algo de nuestra propia vida?

Tanto, por lo menos, como el coche, ese que se ha convertido ya en compañero inseparable de nuestra rutina y en favor del cual abandonamos otros sistemas de transporte que pudieran llegar a ser tan entrañables como el oso, la fotografía o la carta. Eso que leí el otro día de que el habitante de una gran ciudad se tira dentro de su coche, al cabo del año, hasta 35 días —840 horas, si usted lo prefiere— no viene a ser más que la confirmación de lo que estoy diciendo. ¡Anda, que como para no tener a nuestro automóvil como un compañero e incluso un buen amigo dispuesto siempre a llevarnos a donde le digamos a cambio del módico precio de unos cuantos litros de gasolina, algunos de aceite, un poco de agua y algún que otro cuidado, que no le solemos dispensar con excesiva generosidad!

Mauricio se vio pronto sustituido en mi particular y reducida —a un solo coche— escudería. Eran tiempos en los que el desahogo económico llegó a mis cercanías. Había pasado las largas temporadas del pluriempleo y, por fin, me asentaba definitivamente en la estabilidad de un contrato laboral, con una mesa y una máquina de escribir para mí solo y unas pesetillas a final de mes más que suficientes —aunque ahora, a casi catorce años vista, con ese sueldo no podría ni comprar el periódico por las mañanas— para pagar el piso, acudir regularmente a cines y teatros y comer todos los días los cuatro que éramos ya de familia; eso, sin contar con escapadas de fin de semana con buenos hoteles incluidos y las sagradas vacaciones de verano, Semana Santa o invierno.

Pero no se vayan ustedes a creer que porque ya tenía un puesto de trabajo fijo —por mucho que entonces no fuera tan difícil de conseguir como ahora— nadábamos en la abundancia. Por eso, a la hora de escoger el que



sería mi —ya nuestro— compañero inseparable a la hora de trasladarnos de un lado para otro, busqué, comparé, oí consejos bien o mal intencionados, atendí a los anuncios que me llegaban y probé algún que otro coche de algún compañero que quedó, claro, preocupadísimo esperando mi regreso para comprobar que no le había hecho añicos su preciado y las más de las veces nuevo vehículo.

Con todo, un come-come me ardía por dentro: estaba un tanto harto de tener siempre un coche pequeño. Ahora quería que fuera lo más grande que mi economía me permitiera. Sin embargo, ésta no posibilitaba tampoco excesivas veleidades, si es que quería seguir yendo al cine, pagar el piso, rascarme la tripa un mes al año y, encima, comer todos los días, lujo, éste último al que muchos, me consta, prefieren renunciar con tal de poder presumir del cochazo que se han comprado. El difícil ten con ten lo encontré en Bautista, el más bajo modelo de la gama Mildoscientos, que, sin embargo, daba el pego de ser un coche grande, al entender de los que tal pretendían, como era mi caso, he de reconocerlo. Tenía Bautista cinco puertas, en las que se incluía el portón trasero; los asientos

reclinables, el cuentakilómetros iluminado por una débil —para no deslumbrar— luz verde y el color de su carrocería, un extraño color marrón que, por lo menos durante los primeros meses que compartimos nuestras existencias, hacía que la gente se volviera por la calle —cosa que, por otro lado, yo mismo perseguía— para verlo. Unos lo criticaban, otros lo admiraban, pero casi todo el mundo que tenía tiempo suficiente como para perderlo así volvía la cabeza. Con aquella carrocería de aquel extraño color caca conseguía Bautista que los perros ladraran para que yo mismo pudiera demostrarme que cabalgaba. Pero no vayan ustedes a creer por lo que digo que seguí yo con las mismas ínfulas juveniles que demostré sobradamente a bordo de Federico. No. Los dieciocho golpes de mayor o menor intensidad que recibió su gris carrocería gracias a mi alocamiento al volante habían quedado ya para la historia personal, la suya y la mía. Con Bautista me llegó el tiempo de la serenidad. Me había convertido ya en un señor sensato que procuraba conducir en todo momento con el mayor respeto hacia los demás conductores, hacía caso de las señales, no rebasaba el límite de velocidad

que la mera prudencia me aconsejaba, en función de mis características personales y de la calle o la carretera por la que circulara, y si bien las prohibiciones de aparcamiento las ignoraba, lo hacía por un consustancial sentido ácrata que se había refugiado en el pobre Bautista bajo la apariencia de un convencimiento de que el Ayuntamiento lo que pretendía era fastidiar lo más posible al ciudadano y obligarle a pagar la correspondiente multa o a utilizar los servicios de los aparcamientos subterráneos que eran, claro está, concesión municipal. Siempre he dicho que no fue Bautista un buen compañero a la hora de reclamar atención médica. Es más, desde entonces he insistido en que los once embragues que hube de sustituirle eran producto de un defecto de fábrica mal solucionado desde un principio. Sin embargo, ahora que lo pienso creo que la culpa no la tenía ni Bautista ni su fabricante, sino, simple y sencillamente, su propietario.

Ya he dicho que me había convertido en un señor sensato, sereno. Pero había algo en mi interior que me empujaba ya a considerar que el coche era un bien a usar, en el más literal sentido de la palabra. Y, como consecuencia, una vez usado había que tirarlo al cubo de la basura. Es posible que el mismo nombre que le di algo tuviera que ver con eso. No en vano, Bautista era, en la más estricta literatura negra de la posguerra, el nombre habitual para un mayordomo: el servicio por antonomasia. No podía permitir que Bautista me utilizara a mí y me esclavizara con constantes atenciones en el taller de turno, ni que reclamara estentóreamente ruedas nuevas ni una revisión a fondo. El estaba para servirme. Sólo llegaba, pues, al foso del mecánico cuando se había declarado en una salvaje huelga y se negaba a caminar. Y los cambios de aceite le tocaban cuando éste se había convertido ya en un viscoso elemento que poco o nada podría lubricar los interiores del motor.

Bajo estas premisas, fácil resultará comprender que los frenos eran para mí algo que sólo existía a la hora de pedirle a Bautista que detuviera su marcha. Pensar en cambiarle las pastillas de vez en cuando era tanto como elucubrar sobre la inmortalidad del cangrejo: algo inútil.

Un buen día —y puede que nunca mejor dicho lo de «bueno»—, íbamos Bautista y yo por determinada calle, camino de quién sabe dónde. Unos metros por delante de nosotros, un semáforo decide, de pronto, cambiar su luz verde por la amarilla, anunciadora de que pronto se encendería otra roja que me obligaba a detener la marcha, justo cuando los que llegaban al cruce procedentes de la calle que salía por nuestra derecha reemprenderían su camino al cambiar el poste correspondiente la luz roja por otra verde.

Yo, sensato y respetuoso, accioné el pedal del freno de Bautista. Todavía no sé muy bien cómo, pero lo cierto es que, de pronto, me vi justo en el lado opuesto de la calle por el que seguían pasando los vehículos que iban en dirección contraria. Cuando conseguí llegar al taller, a base de freno de mano, Manolo, el mecánico, me dijo: «Macho, tal cual tienes los frenos, hoy has vuelto a nacer».

Fallado el I Concurso Infantil de Cuentos sobre Tráfico

## La ardilla descubrió a más de 2.000 pequeños autores

MAS de dos mil cuentos, encuadrados en cinco categorías según la edad de los autores, han concurrido al I Concurso Nacional Infantil de Cuentos de Tráfico. Los participantes, niños entre 4 y 14 años, que han presentado sus creaciones de forma individual o en grupo, han sido dirigidos en algunos casos por sus padres o profesores, tal y como contemplaban las bases del concurso, aunque en otros no ha sido necesaria dicha colaboración. La ardilla de TRAFICO, que obligatoriamente debía ser uno de los protagonistas del cuento, ha dado lugar a que los pequeños escritores, echando a volar su imaginación, la hayan bautizado con multitud de nombres distintos, ubicándola en una gran ciudad, en un pequeño pueblecito o en un frondoso bosque. Algunos, incluso, la han llevado hasta las más lejanas galaxias, donde siempre —eso sí— y desde la mayor simpatía y ternura puesta de manifiesto por un niño, ha representado la sabiduría y la solidaridad en la carretera, cuya falta denuncian los chavales en todos sus cuentos.

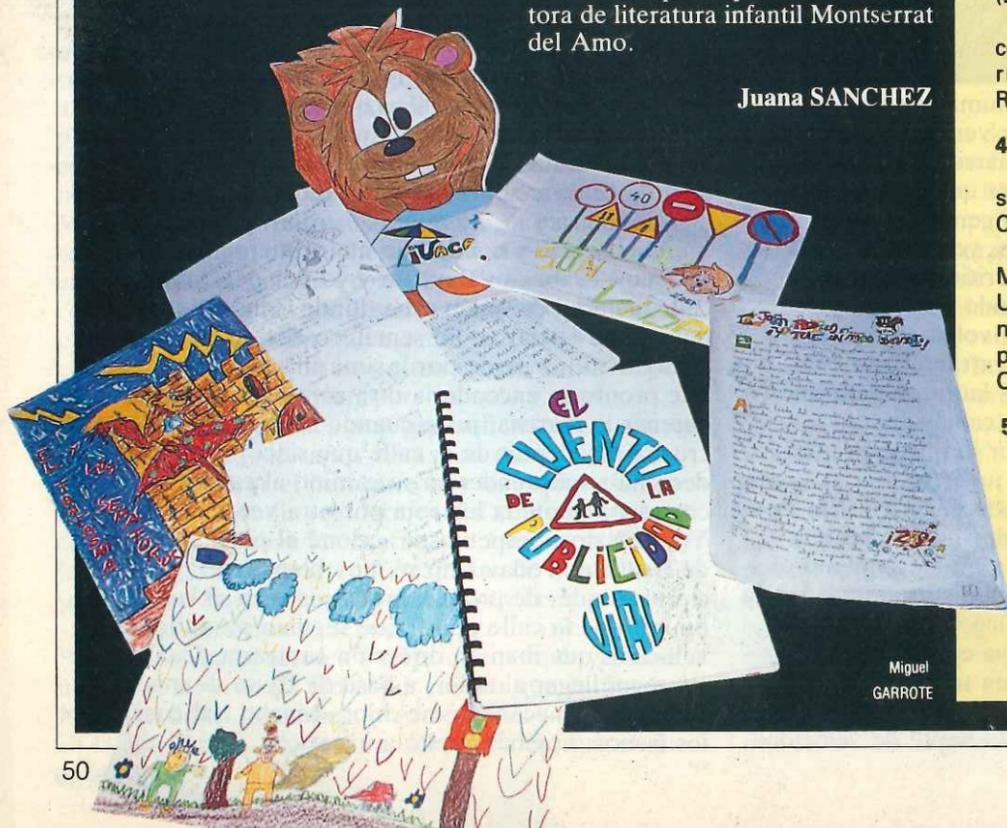
La originalidad ha sido la nota ca-

racterística de los trabajos presentados, muchos de ellos de una alta calidad literaria y todos preocupados por el mensaje que la avispa ardilla estaba mandando desde los televisores de sus casas. «Te lo dice un amigo» ha sido su frase preferida, pero no la única; como tampoco se han ceñido a los personajes humanos, prefiriendo, en muchas ocasiones, representarlos a través de animales o de extraterrestres cuyos vehículos, entonces, se han convertido en troncos de árbol, en cáscaras de nuez o en sofisticadas naves espaciales de complejos nombres.

Y un último detalle: los accidentes han sido una situación vivida por los personajes en la práctica totalidad de los cuentos. En algunos casos, con un extremado dramatismo y, en otros, especialmente de los más pequeños, con una trivialidad lógica en sus escasos años, delata esta circunstancia el hecho de que los chavales también son receptores de esa cifra de accidentes de cada fin de semana.

El jurado, compuesto por técnicos y pedagogos de la Dirección General de Tráfico y del Ministerio de Educación y Ciencia, y con un representante de esta revista, contó con la inestimable participación de la escritora de literatura infantil Montserrat del Amo.

Juana SANCHEZ



### Cuadro de ganadores

#### 1.ª Categoría

Primer premio: «Javi y la Ardilla», de Alba Cerdán Medina (Alicante).

Accésit: «La ardilla comilona», de Isabel Gil Vallés (La Rioja).

#### 2.ª Categoría

Primer premio: «El ladrón suelto», de Laura Herráez Suárez (Segovia).

Accésit: «Eli y el conejo malo», de María Urbina García (La Rioja).

#### 3.ª Categoría

Primer premio: «El cuento de la publicidad vial», del equipo formado por Aurita Alonso Pozuelo, Francisca González Núñez, Raúl García Vega, Alberto González Fontano, Jesús Sampedro Morote, Rocío Morán Moral, Patricia Benavides Vega, Marta M.ª Iglesias Selva, Camino López Alvarez, Asunción Vaca Castro, Juan Carlos Alonso Pozuelo y José Miguel Raposo Gallego. Villarejo de Orbigo (León).

Accésit: «Un verano muy completo», de Cristina Sofía Enríquez. Puertollano (Ciudad Real).

#### 4.ª Categoría

Primer premio: «Las señales son vida», de Laura Gómez Cuesta. Andújar (Jaén).

Accésit: «Yo tuve un amigo Milangtrio», de Miguel Angel Ubeda Nieto, Víctor Baón Fernández y Rafael Martínez-Campos Martínez. Quintanar de la Orden (Toledo).

#### 5.ª Categoría

Primer premio: «Vacaciones», de Julia Verdullas Fernández y Roi Fernández Moreira (Pontevedra).

Accésit: «El fantasma y los semáforos», de Iratxe Moro Mangas y Cristina Campos Hoyos (Valladolid).

Miguel GARROTE

Vicente MOLINA FOIX



## El que no conduce

**L**A sospecha de que aquellos afortunados —o, según otros, desdichados— que no conducimos vehículos de motor somos, en razón de ello mismo, enemigos de la carretera, es una falacia que me gustaría destripar aquí.

Yo, y lo confieso sin orgullo pero sin resentimiento, ni poseo ni llevo nunca los mandos de automóviles, motocicletas, jeeps, camiones, camionetas, tanques blindados, tractores o coches-oruga y, aun así —y esto sí lo proclamo con orgullo y pasión—, soy un fanático de los viajes motorizados por carretera. ¿Habrás que ver en esta doble declaración mía, en apariencia contradictoria, un desafío a las leyes de la probabilidad? ¿Una jactancia aviesa? ¿Una provocación, pura y simple? Más sencillo. Mucho más sencillo. Quiero, con mi declaración y por medio de este artículo, romper lanzas, dar justificación, dar ánimo e, incluso, sentar las bases de una nueva filosofía: la filosofía del «ocupante del asiento de al lado», ese venturoso sujeto semipasivo de los transportes terrestres al que a veces llaman *paquete*.

Y yo, que tengo una larga, inolvidable, internacional trayectoria de *paquete* en numerosas motos de escasa y potente cilindrada, que he ido en el asiento próximo al del conductor en innumerables coches rodantes, por caminos de piedra y

autopistas con y sin peaje de..., no diré, ay, del mundo entero, pero sí de tres continentes, yo, repito, quiero no sólo ensalzar los goces de tan privilegiada posición en los vehículos, sino salir al paso de las acusaciones de pasividad y aprovechamiento capcioso que esconden términos como *paquete* y otros similares.

El que no conduce —por temor, por desgana, por respeto, por incapacidad física, por incapacidad metafísica: no diré cuál es mi caso—, es cierto que hace dejación, no de un derecho, pero sí de una posible obligación comunitaria. Cuántas veces no habremos oído a nuestros fatigados, malhumorados cónyuges, novios, padres o simplemente compañeros de viaje la queja: «Claro, como yo tengo que conducir todo el viaje... ¡Ya podrías aprender a conducir!». Quiero señalar aquí, de pasada, que mi admiración hacia aquellos que practican este, para mí complejo y sutil, elevado arte de la conducción de vehículos de carga y arrastre es ilimitada. Como los niños que no entienden la rotación de los astros ni el milagro de las ondas hertzianas, yo, hay ocasiones en las que sólo a duras penas acierto, viniendo una innata incredulidad, a comprender cómo gente próxima y querida, de extracción y educación similares a la mía, es capaz de conducirme en su coche con rapidez y acierto, siendo, además, la conducción segura, prudente y moderada.

Ah, pero el que no conduce no es sólo sujeto de ese *no-conducir*, de esa cualidad negativa de su personalidad. El que no conduce puede afirmarse a sí mismo como persona y proporcionar a los que a su alrededor conducen una asistencia inestimable, casi yo diría imprescindible, ostentando, no meramente la pesada carga de su gravedad, sino ejerciendo el noble, útil, inveterado papel de *navegante* de todos los grandes viajes.

Es decir, transformarse de inerte fardo que viaja al lado o detrás, sin abrir la boca, sin abrir los ojos, sin abrir las manos, en activo coprotagonista de ese apasionante, a veces peligroso, siempre estimulante *acto* que es ir por carretera. ¿Y cómo lograrlo? Su arte, como el de Sherezade en *Las mil y una noches*, consistirá en aliviar al conductor, al monarca de ese reino minúsculo y todopoderoso que es el vehículo, el paso de las horas al volante. No habrá, necesariamente en este caso, que inventar historias abracadabrantes ni misteriosas, sino, tan sólo, tratar de mantener despejado y alerta a nuestro guía y señor, recurriendo a unos consejos y direcciones útiles y adecuados para el buen resultado y acabamiento del viaje. De nuestra habilidad, rapidez, diligencia y amenidad en esa clásica tarea de la co-navegación depende, también como en el caso de la hermosa esclava del cuento oriental, el final feliz de nuestra vida.

Año 1981. Lugar: «Rock-Ola». Los espectadores han corrido en la Universidad delante de los «grises» (o presumen de ello). Sobre el escenario se presenta un grupo nuevo: «Buenas noches —dicen—, nos llamamos Gabinete Caligari y somos fascistas». Año 1989. Lugar: Instalaciones de una multinacional discográfica. Los espectadores son ejecutivos, gente guapa, «comunicadores» de éxito..., comen canapés y beben gratis. Se presenta, sin palabras porque ya no hacen falta, «Privado», el quinto elepé de Gabinete Caligari. Aquellos mozalbetes agresivos ahora son profesionales de la música y sus discos venden docenas de miles de copias.

Jaime de Urrutia, guitarra; Ferni Presas, bajo, y Edi Clavo, batería, los tres componentes de Gabinete Caligari, son un símbolo y un fiel reflejo de lo que ha sucedido con el pop español en la década de los ochenta. Para grabar sus primeros «singles» se vieron obligados a crear su propia compañía independiente, se dieron a conocer en los «santuarios de la movida» («Rock-Ola», «Carolina», etc.), conocieron las mieles que proporciona un público multitudinario en el «Homenaje a Canito» y en «El concierto de la primavera», dejaron en la carretera a Eduardo Haro Ibars, Ulises Montero o Eduardo Benavente, fueron los primeros en lograr un «disco de oro independiente» en el pop español y ahora, en los noventa, como Alaska,

Un grupo rock al que le gusta la música de Antonio Machín

**GABINETE CALIGARI:**

«Las carreteras son un problema de paciencia ilimitada»

Casticismo y modernidad

—Y, a la vez, seguís mostrando predilección por ritmos más antiguos, como el cha cha cha, por ejemplo.

**Jaime.**—Es que nos gustan. No somos un grupo que haga sólo rock.

—¿Y dónde

como Radio Futura, como Loquillo, como unos pocos de sus colegas de entonces, son bandas establecidas, profesionales de la música.

Al alcance de unos cuantos

—¿Por qué se titula «Privado» el último elepé de Gabinete Caligari?

**Edi.**—Supongo que por el concepto; es un disco negro, duro, privado, sólo al alcance de unos cuantos, un poco como las revistas porno, que te las venden con la portada negra y no sabes lo que hay dentro. En realidad, el título salió primero y luego compusimos la canción.

—¿Solo al alcance de unos cuantos, cuando sus ventas son masivas?

**Jaime.**—En realidad, el título no tiene mayor importancia. Es la colección de canciones de Gabinete de este año. Había que darle un título que fuera lo más sugerente posible y éste nos lo parecía.

—El disco incluye una versión de un clásico de los Rolling Stones, que habéis titulado «Ella es dulce», y un par de temas con aires del rock que se hacía en los setenta.

**Ferni.**—Es que seguimos siendo fieles a los grupos que nos han gustado siempre.

**Edi.**—Rock macarra: esa es la etiqueta que nos han colocado. Son canciones que no hablan del típico tema de amor; son más cínicas, más macarroideas, más de «aquí estoy yo».

está el límite para no caer en la horrerada?

**Edi.**—El secreto está en no ser hortera.

**Jaime.**—Yo creo que el secreto está en ser hortera. Se trata de mezclar un poco las dos cosas: hacer una música bastante comercial, en el sentido de hortera, pero con un poco de fondo.

—Normalmente, cuando los grupos españoles mezclan el rock con el flamenco, la rumba o cualquier otro estilo más tradicional, suelen crear productos lamentables.

**Jaime.**—Yo creo que ahí está nuestra habilidad. Todo lo que vivimos, que puede ser flamenco, rock o swing, lo cogemos y le damos nuestro matiz, pero sin caer en lo obvio. Le damos el toque justo para que sea comercial y mantenga la credibilidad.

—¿Es también una forma de provocar?

**Jaime.**—No sabemos hacer otra cosa, es nuestra manera de trabajar y componer música. Nosotros nos podemos tirar el rollo, porque sabemos que hay otros grupos que no son capaces y, en ese sentido, lo llevamos un poco en plan chuleta. ¡A ver quién lo hace mejor!

**Edi.**—Somos un poco los padres de la criatura y no la vamos a traicionar. Si nos sale así, la vamos a defender a muerte

**Jaime.**—A nosotros nos gusta, por ejemplo, Antonio Machín; tiene unas letras maravillosas

**Edi.**—Cuando estábamos en la mili, lo primero que nos llamó la atención fue, en las salidas de fin de semana, oír a los soldados cantar «Soy libre». Eso te afecta. Tampoco vamos a hacer una rumba, porque no somos gitanos, pero nos ha influido todo ese tipo de ambiente, de letras y de temas como la madre o las mujeres que son malas.

—¿Cómo se conjuga lo moderno de Gabinete Caligari y esa reivindicación de «lo popular» como Antonio Machín o los toros?

**Edi.**—Tan real es el rock and roll como el mundo de los toros. Hace años ningún chaval iba a una corrida; ahora en la plaza hay mucha gente joven, entendedos, pasotas, etcétera. Hay de todo. Unos van a dejarse ver y otros porque entienden.

—Pero en los últimos años, antes de que volviera la moda, vosotros fuisteis de los primeros en defender la «fiesta nacional».

**Edi.**—No es que nosotros seamos los portavoces de esa estética; es que ahora

la gente joven hace otras cosas. Antes, la única preocupación era pelearse con los «grises» en la Universidad.

Media vida en la carretera

—Supongo que las carreteras españolas las conoceréis como la palma de la mano.

**Edi.**—Como parte del año lo pasamos metidos en una furgoneta y viajando por España, sabemos bastante de tráfico. Conocemos todas las carreteras y la verdad es que su estado es bastante lamentable. En todos los países de Europa hay autopistas; aquí, sin embargo, para trasladarnos de Madrid a Barcelona, no



otros tardamos siete horas o más. Lo que notamos es que las carreteras están llenas de curvas y camiones. Madrid-Burgos parece de la época de la posguerra, la zona de Málaga es de safari-park.

**Ferni.**—Es un problema de paciencia ilimitada.

**Edi.**—En el Sur hay sitios que parecen el París-Dakar; hay carreteras de tierra llenas de polvo, y en verano se pasa de los cuarenta grados a la sombra.

**Jaime.**—Nosotros, sobre todo, viajamos en verano, y la mitad de las carreteras están en obras, pero luego no se ven los resultados. Quitando dos o tres excepciones, como parte de la carretera de Andalucía, tampoco notas que después de las obras se cambie mucho

**Edi.**—Cuando coges una autopista tipo Zaragoza-Barcelona vas superbién, tranquilo y muchísimo más seguro. Como la mayoría de las veces se limitan a añadir un carril a la carretera, dentro de dos años volveremos a lo mismo, porque el tráfico en este país aumenta muchísimo.

—¿Y cómo es el mundo que existe alrededor de cualquier carretera?

**Edi.**—De hecho, la carretera es como la ciudad

**Jaime.**—Hay veces que es muy divertido viajar.

**Edi.**—Hay sitios nocturnos, de esos que están abiertos las veinticuatro horas del día, en los que te encuentras una fauna.

Coleccionistas de vehículos antiguos

—Edi, creo que una de tus aficiones es coleccionar motos antiguas.

**Edi.**—De toda la vida me han gustado las motos. Lo que ocurre es que, hasta que no empecé a trabajar con Gabinete y a ganar un poco de dinero, no me he podido comprar una.

A partir de ahí, me gustan, sobre todo, las motos inglesas antiguas, y digamos que soy un coleccionista muy modesto. Tengo tres o cuatro y en mis ratos libres, que son muy pocos, me dedico a restaurarlas. El mundo del coleccionismo, tanto de coches como de motos, está por las nubes.

—¿Sólo restauras los vehículos?

**Edi.**—Son piezas de museo; lo que pasa es que me gusta conducir; pero tampoco tengo mucho tiempo y, además, es bastante peligroso, sobre todo para mí, que vivo de mis brazos y piernas, las partes del cuerpo más vulnerables del motorista.

—¿Cómo es el mundo del coleccionismo?

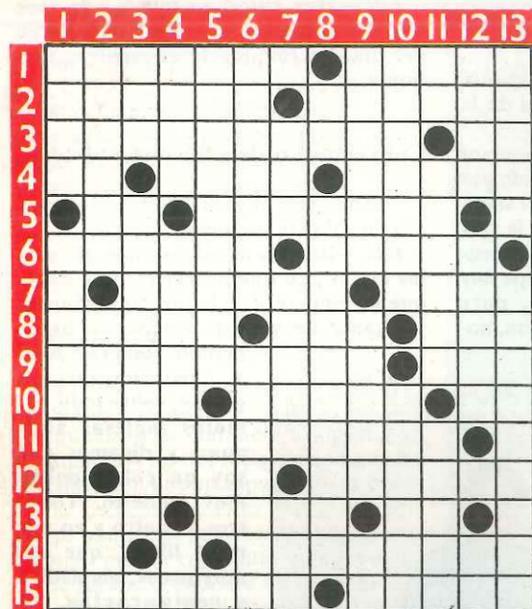
**Edi.**—De diez años a esta parte ha subido mucho. Se ha centrado en Inglaterra, que es la cuna. En España existe fundamentalmente en Barcelona y Valencia, que son los lugares donde hay un espíritu más conservador y respetan más sus tradiciones. Todos los coleccionistas estamos esperando una normativa para los vehículos antiguos. Yo, por ejemplo, tengo un coche del cincuenta y nueve y estoy tributando como si lo condujese todos los días por las vías públicas. Cuando se nos pregunta, los coleccionistas decimos siempre lo mismo: queremos una normativa especial para los vehículos antiguos.

Mientras la legislación llega, los componentes de Gabinete Caligari y los músicos que les acompañan seguirán rodando por la carretera, eso sí, en «cacharros» más modernos. Ya han iniciado la gira que les permitirá comprobar si en 1990 ha aumentado la red de autopistas españolas.

Santiago ERICE  
Fotos: Miguel GARROTE

FAMOSOS EN MARCHA

CRUCIGRAMA

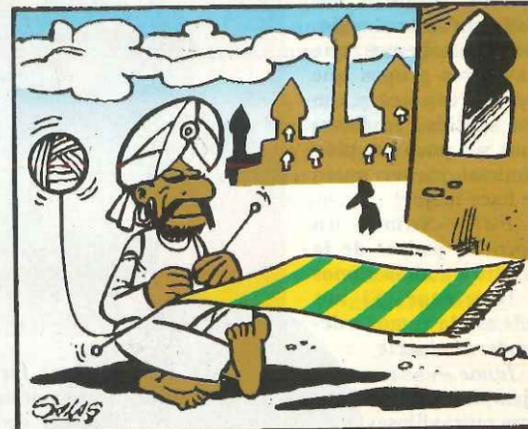
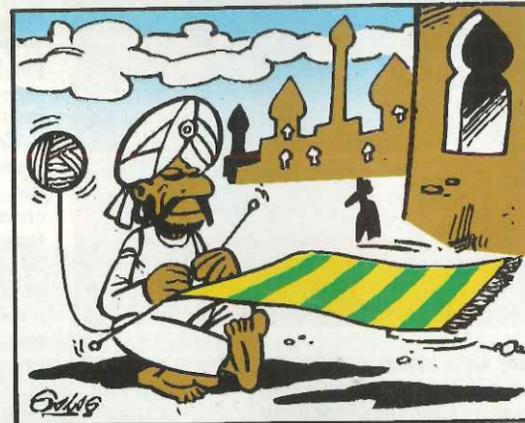


**HORIZONTALES.**—1: Que tienen sabor de la hiel o el acíbar. Vientos apacibles. 2: Perteneciente al rostro. Ase, coge con violencia. 3: Dícese del animal articulado, sin antenas, de respiración traqueal o pulmonar, como la araña. Conjunción latina. 4: Conjunción copulativa. Río de Suiza afluente del Rin. Ponga espalda con espalda. 5: Negación. Colgaduras que cubren los altares y caen por detrás de ellos. Consonante. 6: Ciertas plantas compuestas cuyas pencas se comen crudas o cocidas. Atravesar de parte a parte. 7: Vocal. Hambriento, comilón. Composiciones líricas. 8: En sentido figurado, eMbrollaré, enredaré en un compromiso. Nombre propio de mujer. Criada de un clérigo. 9: Adórneselos, engaláneselos. Astro rey. 10: Carril, vía férrea. Pequeñas alturas montañosas. Conozco. 11: Aislar del trato con otras personas. Consonante. 12: Consonante. Poned la carne al fuego. Tendencia, propósito. 13: Isla de las Cíclades en el mar Egeo. Cieno, légamo. Campeón. Consonante. 14: Matrícula española. Vocal. Compensaba de un daño. 15: Nativas de cierto país del Asia antigua. Paséis la vista por lo escrito.

**VERTICALES.**—1: Anheló, deseo vehemente. Máquina que produce calor. 2: Arte de la navegación marítima. Nombre moderno de Persia. En plural, nombre de letra. 3: Adverbio de lugar. Relativas a los órganos o a los organismos animales o vegetales. Vocal. 4: Adinerada. Entregárelos, regalárelos. Voz de mando. 5: Vencedores. Enfermedad, daño. Letra numeral romana. 6: Fragante, perfumado. Evitará, se librará de una dificultad o una cosa molesta. 7: Abreviatura de punto cardinal. En plural, nombre de letra. Habitación donde se reciben las visitas. Período de tiempo. 8: Preposición que sólo se usa aislada en locuciones latinas. Parcos en el gasto. 9: Bájala de un carruaje. Atribuyo, imputo. Matrícula española. 10: Aplícase a los batracios provistos de miembros cortos y cola larga. Me restableceré de una enfermedad. 11: Nota musical. Atrevida. Refrega la piel con las uñas. 12: Dioses bienhechores de la mitología escandinava. Manojos de flores. Consonante. Vocal repetida. 13: Tejido de algodón o seda parecido al raso. En sentido figurado, y familiarmente, divertidas, que tienen gracia.

JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

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



JEROGLIFICO



¿Por qué siente nostalgia?

SOLUCIONES

**AL CRUCIGRAMA.** Sólo horizontales.—1: Amargos. Aus. 2: Facial. Aprisa. 3: Arconido. Et. 4: Ni. Aare. Adose. 5: No. Doseles. N. 6: Cardos. Calar. 7: A. Garso. Odes. 8: Liare. Ana. Arna. 9: Orneselos. Sol. 10: Hall. Lomas. Se. 11: Incomunicar. R. 12: F. Asad. Conato. 13: los. Limo. As. S. 14: Ce. A. Resarca. 15: Asinas. Letis.

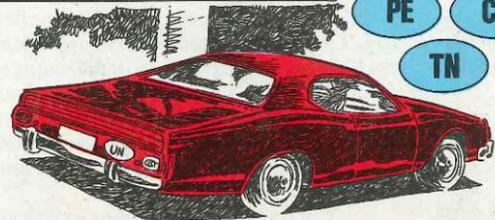
**AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES:** 1: El ovillo. 2: Una ventana. 3: Sombra de la alfombra. 4: Silueta del fondo. 5: El pie. 6: El turbante. 7: Raya en el pantalón. 8: Fieco de la alfombra. 9: Arete de la oreja.

**AL JEROGLIFICO:** Está en un país ajeno (está en un país que no es el nuestro).

**A LA SOPA DE LETRAS ILUSTRADA:** Alemania. Australia. Birmania. Brasil. Ceilán. Cuba. Dinamarca. Irak. Israel. Japón. Perú. Suiza y Túnez. FRASE: «El coche de la ilustración tiene placa de Naciones Unidas».

BDELI SARBL C  
TICOACHEDEA  
UNREILAI IZL  
NAUMLSTLIRA  
EMCIAO AUNT N  
ZAIERN SNEOL  
UREPT PILPAE  
CCADSENAACA  
IAONUEJSUNR  
ICUBAKARIDS  
ASA INAMELAI

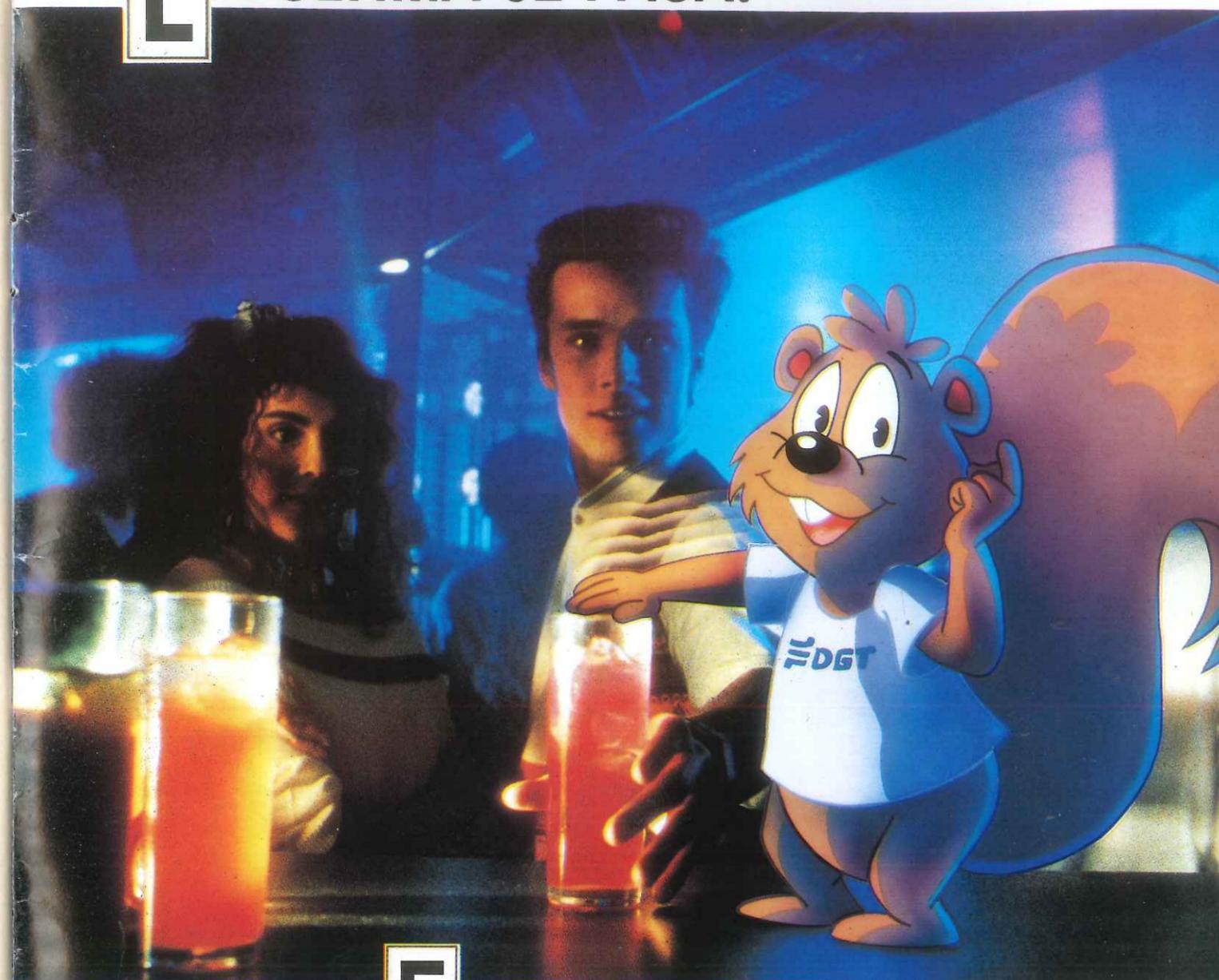
- D AUS
- BUR BR
- CL C
- DK IRQ
- IL J
- PE CH
- TN



SOPA DE LETRAS ILUSTRADA

En este cuadro de letras figuran los nombres de los países de las trece placas de identidad que figuran en el dibujo. Se leen de arriba abajo, de abajo arriba, de izquierda a derecha, de derecha a izquierda y en diagonal, teniendo en cuenta que una misma letra puede formar parte de dos o más nombres. Con las letras sobrantes se podrá leer una frase relacionada con este mismo tema.

LA ULTIMA SE PAGA.



EN RISAS, FIESTAS Y DEMAS... ALCOHOL Y COCHE, NO.

Los fines de semana, muchos lo pagan caro. Uno de cada tres conductores entre 18 y 25 años están implicados, pagan su accidente de juventud, noche y alcohol. Podemos dar más datos, pero este es revelador. Sólo decir, a todos los jóvenes conductores y a los jóvenes acompañantes, que en coche la competitividad, el enfrentamiento, sobrevalorar las propias capacidades, el liderazgo exhibicionista, la temeridad del inexperto, el grupo amparador, el riesgo inútil,...en coche, con alcohol y en fin de semana, todo esto se paga.



Dirección Gral. de Tráfico



# Esta es la mejor dirección.



## 9000-123505

Cuando te vayas a poner de viaje, esta es la mejor dirección, llama antes al

**900-123 505**

- y GRATIS podrás conocer toda la información del tráfico de toda España, desde el punto en que estés:
- Situación real de la circulación.
  - Estado del tráfico en el itinerario que pensabas hacer, ofreciéndote las oportunas rutas alternativas, si fuera preciso.

- Ayuda sanitaria y mecánica, las 24 horas del día.
- Información Administrativa, para todo tipo de documentación relacionada con Tráfico.

Recuerda. La llamada es gratuita y la respuesta es auténticamente personalizada.

La mejor dirección a tomar en tu viaje es llamar primero al 900-123 505.



**TE LO DICE UN AMIGO.**

**Dirección Gral. de Tráfico**



Ministerio del Interior