

Sumario



Muchas veces, tras la reparación de un siniestro de cierta importancia, surge la duda de si el coche va a quedar como antes. Lo cierto es que nunca se sabe con certeza hasta dónde llegan los efectos de un golpe, sobre todo cuando en ocasiones prevalecen los criterios económicos sobre los profesionales.

17 LA OTRA CARA DE UN SERVICIO

Los centros permanentes de información de la DGT en Madrid y Barcelona se convierten muchas veces en auténticos «teléfonos de la esperanza» para los usuarios de la carretera. Nos acercamos al aspecto humano de su servicio, cargado de anécdotas y circunstancias curiosas.



32 EL COCHE EN LA PALETA

El automóvil ha sido también, desde su creación, objeto de atención por parte de los artistas plásticos, que lo han introducido en sus obras de arte; por ejemplo, en la pintura. Pero ya Leonardo da Vinci, el genio renacentista, fue un adelantado en este aspecto, como en otros muchos.



BOURG GENEVE + SATOLAS GRENOBLE CHAMBERY ST-PRIEST TENENT TENENT TO THE TENE

La locura del mes

Tráfico del motor

Taller de opinión

al día ...

Fl maletero

Pasatiempos

TRAFICO CHICO

(suplemento central)

El parque automovilístico.

Kilómetro a kilómetro

La pluma en el asfalto

Famosos en marcha

24

37

42

43

44

46

Disco verde Mi carril

21 CREDENCIAL INTERNACIONAL

La carta verde entra, con el verano, en su época de mayor utilización. Como saben, es el documento que acredita que un coche está asegurado, en caso de accidente fuera de su país. Les explicamos qué deben hacer si son protagonistas de un siniestro lejos de nuestras fronteras.



I'V FOCUSY DEF WES

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



ICEN que el camino más corto entre dos puntos siempre es la línea recta, aunque ésta no sea siempre la más legal a la vista del Código de la Circulación. El autocar, por ahorrar tiempo y espacio, en vez de dar la vuelta a la glorieta para girar a la izquierda, hace caso omiso de la señalización horizontal y se dirige directamente hacia un carril de sentido contrario.

L conductor del autocar, no contento con realizar el giro en un lugar prohibido, invade una «isla» señalizada horizontalmente para culminar su maniobra incorrecta. Además, esta invasión no deja lugar a argüir un despiste, ya que circula expresamente por una zona no habilitada en ninguna dirección.





IENTRAS el autocar termina su maniobra infractora, otro vehículo de turismo, quizá animado por el ejemplo—mal ejemplo— del autocar, se dirige tras sus pasos a infrigir el Código. La línea recta es el camino más corto..., aunque lleve aparejada la consiguiente multa de tráfico.

Quiero expresar mi indignación y mi impotencia. Después de tanto esperar que acabaran las obras de la «chapuza» de la autovía Málaga-Cádiz (N-340), es una verguenza. Como ejemplo, de los muchos de podían sacarse a relucir, es el cruce de San Pedro de Alcántara. Si ya es peligroso de por sí, en los meses de vacaciones es, como dice un anuncio, de «venga v saboree usted el sabor del riesgo y la aventura», porque aquello sí es jugarse la vida; sin quererlo uno, claro. Esto, sin hacer de menos cualquiera de los puntos negros que jalonan la travesía, que más bien debería llamarse trampa mortal. He notado que el turismo ha descendido en estas zonas y el motivo es tener que circular por esta N-340.

Hacen falta muchas y grandes obras de infraestructura para poner al día nuestras carreteras. Y si algunos rechazan una —léase autovía de Navarra—, que no se la hagan y comiencen obras en cualquier otro punto de España, que hay mucho donde elegir.—Angel Pérez Jiménez. Alcalá de Henares (Madrid).

VIDEOS SANCIONADORES

Soy profesor de autoescuela y me consta que el alumno, cuando sale, si bien no tiene dominio suficiente del vehículo, sí tiene conocimientos suficientes para no cometer infracciones como adelantar con línea continua, saltarse un semáforo en rojo o no respetar un «stop». Todas las barbaridades se solucionarían con una pareja de la Guardia Civil cada cien metros, pero es imposible. Me pregunto si, mediante una autorización, cualquier ciudadano de esos que se pasan el día en las carreteras, no podía instalar en su vehículo una cámara de video y poder denunciar cualquier infracción, presentando las pruebas correspondientes.



Así, nos vigilaríamos unos a otros y todos velaríamos por la seguridad.—Manuel Carbia. Pontevedra.

PEATONES ATLETAS

El de la fotografía que les remito es uno de los fallos urbanísticos de los tantos que se pueden encontrar en mi ciudad y que, a pesar del tiempo transcurrido desde su creación, no han encontrado una solución. En este caso pueden observar cómo un paso de peatones concurrido, por hallarse en la frontera con Gibraltar, está totalmente inutilizado al estar cortado por la valla, excepto para peatones que posean facultades atléticas.—Aurelio Pavón Alvarez. La Línea (Cádiz).

SEÑALIZACION HORIZONTAL

De todos es sabido que la saturación de señalización

(sobre todo, vertical) confunde más que ayuda. Por tanto, la señalización tiene que ser cada vez más concisa y más fluida. Además, hay que tener en cuenta que la saturación del tráfico nos exige cada vez más reflejos. Teniendo esto en cuenta, pienso que un acto reflejo instantáneo es relacionar el significado de las señales en función de su color (rojo, peligro o prohibición; azul, obligatoriedad o información).

Según lo expuesto, creo que la señalización horizontal resulta monótona y más lenta de interpretar (hablo de fracciones de segundo), al ser toda blanca. Pienso que se debería ensayar pintando las flechas de dirección en azul y los «stop» y «ceda el paso» en rojo. Una clara eficacia del cambio de color lo tenemos en las líneas azules que delimitan el estacionamiento limitado. Este tipo de aparcamientos los vemos con un simple vistazo al suelo, sin preocuparnos de si existe o no la señal vertical (prohibido aparcar) en la esquina de

Ahora que están tan avanzados los proyectos de pavimentos drenantes, elásticos, menos ruidosos, etcétera, pienso que sería buen momento para ensayar pinturas antideslizantes (en mojado, mayormente), para señalización horizontal de gran anchura (pasos de peatones, flechas, etcétera). Los ciclistas y motoristas lo agradeceríamos infinito. Y nuestros huesos,



también.—Emilio García Esteban. Valladolid.

DE NADA VALE PROTESTAR

Soy delegado de ventas y estoy todo el día en la carretera. El último accidente que sufrí ocurrió el 11 de mayo en la carretera de Barcelona, kilómetro 11, al saltar un camión la mediana y pasarse a la otra calzada. Por suerte, fue sólo de chapa. Veo muchísimas cosas mal hechas en carretera, por donde quiera que vaya, pero de nada valen las protestas y no me queda más remedio que aguantar.-Alejandro Rodríguez Soto, Madrid.

«PEGAS» DE LA NUEVA LEY

Es de suponer que conforme se vaya usando en el futuro la Ley de Seguridad Vial, vayan saliendo pegas más o menos importantes: pero de momento, y a simple vista, puede observarse un gazapo que sólo puede salvarse debido a que los españoles solemos ser grandes ignorantes en materia de Derecho. Me refiero al artículo 72.3, que «obliga» al titular de un vehículo a identificar al conductor responsable de la infracción. Ése conductor responsable puede ser el propio titular, o algún familiar o amigo.

En el caso de que quien condujera el vehículo fuera el titular (casos de fotografías por radar o aéreas), no estaría obligado a identificar al conductor, ya que dice el artículo 24.2 de la Constitución v el 520 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal (LEC) que «nadie está obligado a declarar contra sí mismo». Y en el caso de que el conductor hubiera sido la esposa, el padre, la madre, etcétera, tampoco está obligado a identificarlo ante las autoridades de Tráfico, ya que según la LEC no hay obligación de denunciar a los familiares en línea directa, hasta el segundo grado inclusive.

Buzón 💆

RESPETO A LOS DEMAS

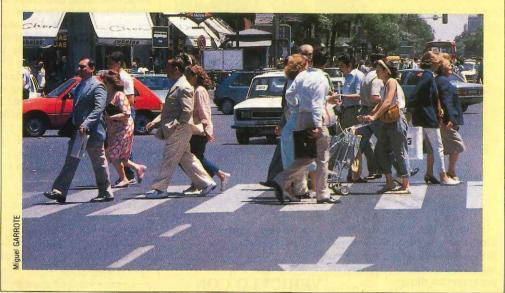
especial

No hace mucho, mientras daba clases prácticas y al parar en un semáforo, coincidimos dos coches. Ambos llevábamos las ventanillas bajadas y por eso pude escuchar cómo una madre decía a su hijo, de unos siete años: «¿Lo ves? Esa persona no se fía de cruzar, porque los conductores no respetan los pasos señalizados». Tomándome la libertad, intervine y le dije: «Perdone, señora, pero sí se respetan; pocos lo hacemos, pero sí se respetan». Y de inmediato me explicó brevemente que su hijo había sido atropellado hacía muy pocos días cuando pretendía cruzar por un paso de peatones.

No se trata de explicar a los conductores

que hay que respetar los pasos de peatones, no. Hay que decirles que cuando una persona se encuentra cruzando por un paso de peatones es como si existiese un semáforo en rojo. Que la detención es obligatoria y que no hacerlo así es un delito. Si no respetamos las normas de seguridad vial, ¿para qué están y de qué sirven? Nadie busca matarse o matar, pero lo cierto es que matan y se matan a diario.

Por favor, no despreciemos esta maravillosa oportunidad de evolucionar que se nos brinda día a día. Aprendamos a respetarnos más a nosotros mismos. Veremos lo hermoso que es respetar el derecho ajeno.—Juan Manuel Galán Cavadas, Málaga.



¿Qué me dicen, además, de la posible inconstitucionalidad del artículo 12.1 de la Ley de Seguridad Vial, al decir que «los conductores quedan obligados» a someterse a las pruebas de detección de posible intoxicación por alcohol? ¿Cómo puede ser legal esa obligación cuando el ya referido artículo de la Constitución dice que «nadie está obligado a declarar contra sí mismo?» Porque declarar no es sólo manifestar verbalmente ante la autoridad judicial.

Declarar es también aportar pruebas para que le condenen a uno mismo. Sinceramente, no creemos que sean «muy constitucionales» los citados artículos de la Ley de Seguridad Vial.—José Durán. Alburquerque (Badajoz).

LOS PRECIOS DE LA ITV

Vaya por delante mi total acuerdo con las ITV. Ustedes han dado ya tantas razones a su favor, que me siento relevado de dar otras. Pero algún motivo de queja sí hay. Describo mi revisión, nada especial por cierto: llegué, un minuto para comprobar si mis luces funcionaban bien (es decir, si se encendían y apagaban, no vayan a pensar...), y otros cuatro minutos para comprobar los brazos de suspensión y holguras de dirección. En fin, que me echaron una miradita -sin duda, la necesaria— a los bajos del coche. En resumen, tras cinco minutos (si algo exagero es porque estoy aumentando tiempo), la «minuta»: más de 3.400 pesetas. Eso hace que

la hora de trabajo salga a más de 40.000 pesetas. ¡No está nada mal!

Decía en su revista otro de los «sufridores» que había pagado 2.030 pesetas. Me gustaría que alguien me explicase a qué se debe esa diferencia de más del 39 por ciento.

Realmente uno se pregunta si merece la pena, por tan poco dinero, perder el tiempo de escribir una carta y «resufrir» al berrinche recordando los detalles. Pero uno se va cansando ya de los pagos «menores» que, en gracia a que son tales, se sufren sin responder por no perder tiempo. Y conste que no estoy pidiendo una inspección más larga. Supongo que me hicieron la justa y necesaria. Sólo pido proporción con lo pagado.

Créanme: por hacer lo que

me hicieron, un excelente mecánico o técnico cualificado —y no dudo de que quienes me hicieron la inspección lo fueran—, me hubiera cobrado, incluidos gastos de oficina y de lo que hubiera querido añadir, ¡500 pesetas!—Anastasio González del Mazo. Arévalo (Avila).

Respuesta.—Respecto a la consulta que nos hace en cuanto a diferencias de tarifas de ITV, recordamos una vez más que cada comunidad autónoma tiene establecidas las suyas propias.

ABUSOS CONTRA LOS JOVENES

Soy un conductor de veintitrés años y me he decidido a escribirles para manifestar mi más profunda repulsa para lo que creo que es un claro abuso de las compañías aseguradoras, así como una discriminación para con los menores de veintisiete años, por el excesivo recargo que añaden a sus pólizas a causa de la edad.

Pase el que apliquen un recargo a los conductores con un notable índice de siniestros. Pero de ahí a que apliquen una abusiva tasa en los seguros que contratan a los menores de veintisiete años hay una notable diferencia. Se pretende medir con el mismo rasero a todo el mundo y eso no es justo en ninguna faceta de la vida. Yo llevo conduciendo desde los dieciocho años y hasta ahora no he tenido ni un percance que haya originado desembolso por parte de mi compañía aseguradora. Pienso que como yo pensarán muchos jóvenes que estén en similares circunstancias.

¿Es acaso un delito ser joven? No huimos de las obligaciones, pero queremos tener los mismos derechos.—Juan Carlos Laplaza. Zaragoza.

«TRAMPAS» PARA MOTORISTAS

Leo con sumo interés lo publicado en TRAFICO del mes de mayo, referente al aumento del número de muertos entre los usuarios de mo-

tos. Se habla suficientemente, v con razón, de la temeridad, del exceso de velocidad, la inexperiencia, el alcohol, la anarquía, las infraccio-

Pero no se habla casi nada de las trampas que nos aparecen a los motoristas en calles y carreteras, y que son mortales por peligrosas, así como absurdas por evitables. Además, esta clase de trampas pueden hacer caer al motorista modélico, al expertoprudente-abstemio-no anárquico, pues de caer en ellas nadie se libra. Me refiero a las gravillas que se dejan sin barrer tras el parcheado de las carreteras, hasta que se las lleva una tormenta meses después. Y también a los blandones en medio de curvas, que llevan meses sin reparar, así como agujeros, mordientes, raíles de tranvía sin cubrir (ya fuera de uso, claro), baches, fuertes desniveles en juntas de asfalto, escalones laterales de más de un palmo...

Todo esto, que para un coche puede ser «pecata minuta», para una moto puede ser mortal. Si está en manos de la DGT el hecho de influir o recomendar a los organismos competentes que se solucione todo esto, todos los «moteros» le quedaríamos agradecidos por ver desaparecer esas trampas. Y somos muchos miles, a los que nos han de tener en cuenta, pensando en hacer obras «en clave de moto».—José Antonio Calvo Martinez. Bordón (Teruel).

PUNTO CONFLICTIVO EN LEGANES

Adjunto les remito un croquis del cruce de la variante M-406 con la carretera de Leganés MP-4211, sito ente las localidades de Leganés y Alcorcón (Madrid), ya que en dicho punto han ocurrido muchos accidentes que creo se deben a una mala planificación del mismo.

Les explico la lectura de las cifras que figuran en el croquis: 1.—Caravana de vehículos para incorporarse a la MP-4211, hacia Alcorcón. 2.—Vehículos que no respetan la caravana e invaden la isleta con el consiguiente pe-

ligro para los demás y para ellos mismos. 3.—Pequeño cambio de rasante. 4.-Caravana procedente del siguiente cruce, similar a éste. 5 y 6.—Lugar donde se producen accidentes por alcance, ya que los vehículos en caravana se sitúan en el carril izquierdo, y el cambio de rasante resta visibilidad de los mismos, 7.—Lugar donde se han producido varios accidentes graves. Los vehículos con el núme-

ro 1 llegan a esperar en horas punta hasta media hora de caravana, al igual que los marcados con el número 4.—Angel Martin Lucas. Alcorcón (Madrid).

José Miquel Segarra. Vall de

N. de la R.-Agradecemos mucho su croquis v tan detallada explicación, que nos ha servido de magnífica base para nuestro dibujo.

DETERIORO DE UNA COMARCAL

El estado de deterioro de la carretera comarcal entre Vall de Uxó y Almenara, en la provincia de Castellón, es total v circular por ella supone ser un auténtico especialista en rallies. Son ya más de una docena los accidentes que últimamente se han producido en esta carretera, muchos de ellos graves, y casi todos ellos producidos al tratar de esquivar alguno de los muchísimos baches existentes.

Esta carretera, altamente peligrosa por su ruinoso estado, es transitada diariamente por un elevado número de vehículos, cuyos conductores y pasajeros se juegan la vida en cada momento.-Vicente lo cual queda el acoplamiento debidamente registrado en la tarjeta ITV.

Seguidamente adquiere un remolque ligero de menos de 750 kilos, con su correspondiente tarjeta de ITV. ¿Sería necesario solicitar de la Jefatura de Tráfico la autorización de circulación en conjunto?

Esta parte entiende que no sería necesario, según determina el RD 1.125 de 1986, de 11 de abril, en lo que se refiere al artículo 256 del Código de Circulación.-Ernesto Fernández García. León.

Respuesta.-Para poner en circulación un automóvil que remolaue otro vehículo, es necesario solicitar a la Jefatura Provincial de Tráfico su domicilio legal v una autorización de circulación del conjunto. El apartado IV del artículo 256 del Código de la Circulación, añadido por RD 1.125/1986, de 11 de abril, viene a establecer que no es necesario que previamente a la solicitud de autorización del conjunto tengan que pasar inspección técnica el vehículo tractor y el remolque, en los casos en los que la caravana o remolque ligero havan sido homologados de acuerdo con su reglamentación específica, que incluirá también las condiciones a cumplir por la pieza de acoplamiento situada en el vehículo tractor.

VEHICULO CON REMOLOUE

Uxó (Castellón).

Desearía me aclarasen la siguiente cuestión: Una persona legaliza en su vehículo turismo un enganche para remolque, cumpliendo todos los requisitos que le exige la Administración, tanto de Industria como de Tráfico, con

FE DE ERRATAS

En nuestro número anterior, correspondiente al mes de junio, se han colocado intercambiadas por error las fotografías que aparecen en las páginas 4

Las cartas destinadas a esta sección no deberán exceder Las cartas destinadas a esta sección no deberan exceder de 20 líneas a doble espacio. Irán firmadas y constando el nombre, domicilio, teléfono a ser posible y número de DNI. TRAFICO se reserva el derecho a extractarlas cuandas conscidences de la carreidade. do lo considere necesario. No se mantendrá correspondencia con los autores de las cartas. Los envíos deberán realizarse a: Josefa Valcárcel, 28, 2.º planta Sección CARTAS 28027 MADRID



NUMERO 57. JULIO-AGOSTO 1990

Director: Jesús Soria. Redactor iefe: Adrián Guerra. Confección: José Bélamo. Redactores: Teresa González, Mercedes López, Juan Manuel Menéndez, José Ignacio Rodríguez, Juana Sánchez v Nono Hidalgo (Andalucía) Fotografía: Miguel Garrote José Rubio Secretaria de redacción: Juana Sánchez, Tel.: 742 31 12 (ext. 285) Colaboran en este número: Antonio Arias, Charo Laiz, Eugenio Ocio. José Ortiz Caballero, Carlos v José María Requejo, Juan Antonio

de la Rica, Celia I. Rodríguez, Sebastián v Jesús Torbado. Colaboración especial: Josée María de Juana. Redacción: C/ Josefa Valcárcel, 28 (2.ª planta) 28027 Madrid. Teléfono directo: 742 83 53 v 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, Julián Flórez, 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 y Jesús

Imprime: ALTAMIRA, Ctra. Barcelona, km. 11,200, 28022 Fotocomposición: Ciceralia. Rufino González, 13, 3.°. Madrid. Depósito legal: M-25.988-1985. N.I.P.O.: 129-90-001-7. Distribución: Paquebot, Publicidad Directa.

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

> Tirada de este número: 350.000 ejemplares.

Editorial

Mensajes para la seguridad

UCHOS españoles han comenzado ya sus vacaciones. Otros muchos empezarán a disfrutarlas en unas semanas. Son, por tanto, las fechas en las que mayor movimiento de vehículos se genera en las carreteras y, consecuentemente, las de mayor accidentalidad. Por eso, en estas fechas, la Dirección General de Tráfico pone en marcha distintas operaciones tendentes a facilitar el tránsito de vehículos, buscar la mayor seguridad posible para todos los conductores y, en definitiva, tratar por todos los medios humanos posibles de mitigar el número de víctimas de la carretera.

ARALELAMENTE, se inicia también una amplia campaña de publicidad que ustedes ya habrán podido observar en las pantallas de televisión, los distintos medios de comunicación escritos y la radio. Una campaña concebida cuidadosamente para tratar de concienciar a los conductores sobre aquellos malos hábitos o causas que más incidencia negativa tienen en la seguridad vial.

AJO el epígrafe de «La vida es el viaje más hermoso», tremenda verdad por otro lado, la campaña nos recordará los peligros del alcohol mezclado con la conducción, la necesidad del casco para los motoristas, la fragilidad del peatón, los riesgos de la velocidad o la necesidad del cinturón de seguridad. Todas ellas, las causas con mayor incidencia en los accidentes en la carretera. Por eso no debe extrañar que se insista en no «cargarse» de alcohol si va a conducir, o que guarde cuidado con «la curva más peligrosa, que puede empezar en la barra de un bar», lo imprescindible del casco en motos y motocicletas («métetelo en la cabeza»), la debilidad del peatón («no hay nada tan frágil como tu cuerpo»), lo arriesgado de la velocidad («bastan unos segundos para perder la vida»), las ventajas del cinturón de seguridad («el único que te salva la vida») o, cómo no, «no convertir su viaje en una aventura», que nos recuerda la necesidad de comprobar las partes vitales del automóvil y no correr riesgos innecesarios en la carretera «por ganar unos minutos».

E conseguir mejorar nuestra conducta en estos aspectos, a los que habrá que añadir otros factores de riesgo con menor incidencia en la seguridad, seguramente habremos dado un gran paso y empezaremos a convertir cada viaje en un hermoso apéndice de nuestra vida.

Traistra



ORTIZ CABALLERO (*)

La jubilación de los profesores de autoescuela

A Federación de Trabajadores de Autoescuelas de la USO de Málaga considera necesario sacar al más amplio debate un tema que para nosotros es de importancia transcendente: la posibilidad de establecer la jubilación legal y obligatoria a los 60 años para los profesores del sector y, por tanto, el inicio de las gestiones y acciones encaminadas al logro de dicho objetivo por parte de las organizaciones representativas de nuestro colectivo.

¿Qué razones creemos que nos asisten para plantear esta reivindicación? La experiencia de llevar un buen montón de años en esta profesión nos lleva a la siguiente información: llegar a los sesenta, después de treinta o treinta y cinco años de ejercicio, el agotamiento de las condiciones físicas y la pérdida de reflejos (que en tantos casos se suple con la propia experiencia), nos sitúan en un nivel poco apto para afrontar la cada día más difícil problemática y conflictiva enseñanza práctica de la conducción en las grandes ciudades, en las que el tráfico rodado se ha convertido en el «enemigo público número uno» y en las que la calidad de la enseñanza de la conducción se torna una necesidad vital.

Esta situación del tráfico rodado en las grandes urbes provoca una obvia y permanente carga de tensión y estress (que tanto agotan y derrumban física y psíquicamente al final de la jornada), con las consiguientes consecuencias negativas para la salud de los profesionales en el medio y largo plazo, sobre todo después de una larga vida laboral permanentemente ubicados en esta dinámica.

Parece que existen estudios, realizados en otros países de Europa, que hablan de la corta vida profesional de un profesor de autoescuela en plenitud y de los diez años máximos de actividad al 100 por 100 de condiciones psíquicas y físicas para propiciar una calidad en la enseñanza adecuada y suficiente.

Realmente, y aunque sea ésta una constatación acientífica, es demasidao evidente el deseo generalizado de tantos compañeros de profesión que, al acercarse a los 60 años, muestran un profundo deseo de jubilarse, basándose en la fatiga, en el cansancio, en las enfermedades «de columna»...

Los problemas de «huesos » (artrosis, cervicales...) y «de nervios», de la vista, del estómago, incluso aparece el infarto (que se ha repetido varias veces en el ámbito cercano del que esto escribe) entre profesionales ióvenes, están absolutamente presentes en nuestra realidad cotidiana.

No es sólo, entiendo yo, un problema sindical; es, por el contrario, un problema de todos los que conformamos el sector, tanto de la patronal CENAE, como de la Dirección General de Tráfico. Por ello, deberían tomar cartas en el asunto.

Podría ser, por ejemplo, un tema a debatir en un II Congreso Nacional de Autoescuelas, organizado por la Dirección General y con la participación de todos los que conformamos las autoescuelas. Un congreso en que fueran verdaderamente vinculantes sus conclusiones.

(*) Secretario General de la Federación de Autoescuelas de

Mi CARRIL

CHANCHULLOS

Recuerdo a mi amigo el mecánico, un decía que cambiáramos de coche. Esa desconfianza me hizo desprenderme de mi vievivió conmigo mis primeras colaboraciones, la llamada transición, ya desde el albero, y los golpes propios del joven que se cree el mejor conductor del mundo y al que el alcohol no afecta para nada. Ahora, la investigación tecnológica, la mejor preparación de los mecánicos y el mayor control —ni mucho menos perfecto— existente, además de la innegable mayor calidad de los coches, hace innecesario el tener que desguazar todo vehículo salido de una colisión. Pero continúa habiendo casos.

En las últimas semanas he hablado con distintos expertos, de corbata y de mono y manos grasientas, y la verdad es que pocas conclusiones exactas pueden sacarse sobre el dilema de los arreglos posteriores a una colisión después de analizar datos, interpretaciones, sospechas, acusaciones y vergüenzas entrecortadas por el pudor profesional. Sí, está claro que hay garbanzos negros como en todo gremio. Garbanzos que aquí pueden acrecentarse por el desconocimiento general que hay entre los automóvilistas y por el dinero que se genera alrededor de un siniestro.

LA EDUCACION DEL AGENTE

Cuerpo. Mi delito ha sido censurar que unos

agentes multen en una calle sin el menor pro-

blema de tráfico cuando, a escasos metros, los

conductores buscaban alternativas a un gigan-

tesco atasco sin la ayuda de ningún agente. Evi-

dentemente, somos una revista financiada por

fondos públicos y uno de nuestros deberes bá-

sicos es la educación y la formación —dentro

de nuestras modestas posibilidades—, pero ahí

también entra la Policía Municipal y sus diri-

gentes. Ustedes, como todos nosotros, tienen

lagunas. Y le aseguro que la Guardia Civil de

Tráfico también. Y ahí están publicadas las que-

jas sobre algunas de sus actuaciones. Además,

seguro que estará conmigo en que criticar no

es ni mucho menos destruir. Destruye mucho

más el silencio que algunos quisieran...

Me escribe un policía municipal de Al-

mería quejándose por mis ataques a este

Me han contado mil historias truculentas: buen profesional. Cada vez que algún amila «recuperación» de un coche desguazado, es go tenía un golpe más o menos serio, nos decir, darle de alta y «tirarlo» posteriormente por el barranco para cobrar el seguro; el golpe nimio en el morro de un coche que se jo 127 azul marino, mi primer vehículo, que convierte en uno o dos faros rotos —estaban por allí de otro coche siniestrado- antes de que llegue el perito; la coincidencia de dos coches iguales, uno de ellos con un fuerte golpe y otro apenas «tocado», que permitirá, gracias a una cámara fotográfica y un cambio oportuno de matrículas, convertir un golpe muy importante y otro superficial en dos importantes, sin olvidar aquella pieza que se decide cambiar, para lo que se hace la consiguiente compra en el almacén y, finalmente, se arregla sin sustituirla.

Para el que reclame, siempre estará la «garantía» de compra del albarán...

Un sinfin de chanchullos que necesitan la complicidad de varias personas, y que se da, lógicamente, allí donde los sistemas de control no son buenos o escasos y que pueden poner en tela de juicio muchos arreglos. Los suficientes como para dudar sobre si siempre impera la profesionalidad frente al dinero que el taller recibe -muchas veces escaso, es verdad- por arreglar un vehículo, o vale también el tanto pagas,

tanto hago. Baste recordar que las compañías de seguros incluyen en sus presupuestos un 7 por 100 de pérdidas por fraude, cifra tan elocuente como los recientes conflictos entre alguna compañía y algún fabricante. ¿Era sólo la punta del iceberg?

No obstante, lo más preocupante es saber si realmente uno va seguro en un coche después de un siniestro serio. Los centros de investigación de Avila y Zaragoza estan poniendo los primeros pilares. Mientras tanto, usted asegurese donde lleva su coche -eso es fundamental-, controle el arreglo lo más posible y reclame cuanto sea necesario. No admita ruidos y cosas extrañas después y, si es necesario, que le vea el vehículo un profesional ajeno a la reparación, que es realmente una figura que tendrá que acabar implantandose como garantía para todos. Además, claro está, unos controles mucho más severos que acaben con el fraude y eviten, además del consiguiente peligro, ese porcentaje de dinero que podrían estar llevándose unos pocos a costa de todos los demás. Porque esa bolsa de fraude, como todas, la pagamos todos los que no entramos en esos «juegos»...



Jesús SORIA Director



REPARACIONES DE VEHICULOS TRAS LOS ACCIDENTES



En la reparación de un vehículo accidentado intervienen, a veces, intereses más económicos que profesionales. La existencia de baremos y criterios diferentes -los fabricantes elaboran el suyo, las asociaciones de talleres manejan otros diferentes, en muchos casos las aseguradoras tienen el suyo, y los peritos trabajan según la experienciacrea un caldo de cultivo óptimo para que surja la duda sobre si algunas reparaciones se están efectuando con las suficientes garantías de seguridad. Después de consultar con numerosos profesionales, la duda, como excepción, continúa.

José Ignacio RODRIGUEZ Fotos: Miguel GARROTE

NA importante aseguradora con fuerte implantacion en la capital de España y un no menos preponderante fabricante de coches mantienen una actitud beligerante desde principios de año. Entre otras hay una acusación que, de ser cierta, condenaría a ambas partes: «La anormal presión económica a la baja por parte de los peritos de la aseguradora en el coste de las reparaciones afecta —según la parte denunciante— a la calidad y seguridad de las reparaciones». Esta podría ser la punta del iceberg de ese complejo y disputado universo del automôvil, bajo cuya línea de flotación no se sabe, con seguridad, qué se esconde.

Durante el pasado año, según fuentes de la patronal de seguros UNES-PA, se produjeron más de tres millones y medio de siniestros. De los 499.706,45 millones de pesetas ingresadas por las 137 entidades aseguradoras del ramo del automóvil en concepto de primas, el 93,69 por 100 se gastó en pagos de siniestros. Y es que las compañías se enfrentan a una serie de fraudes muy difíciles de demostrar, en los que se ven implicados no sólo los propios asegurados, sino los talleres y, en algún caso, los propios peritos en connivencia con aquéllos.

UN 7 POR 100 DE FRAUDE

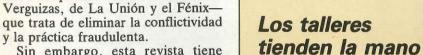
A la hora de fijar la cuantía de las primas, las compañías tienen en cuenta este fraude, estimado en un 7 por 100, e incluso muchas tienen un servi-



Los criterios profesionales deben prevalecer siempre sobre cualquier otro.

cio de inspección —como señala José

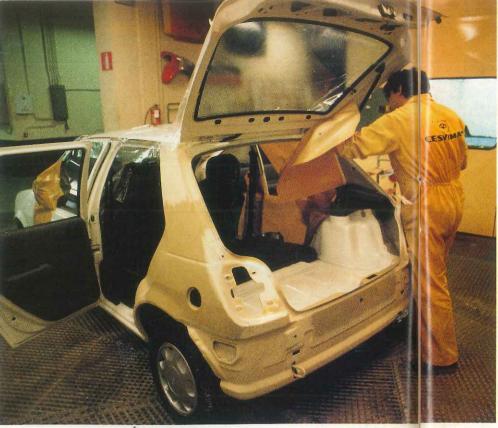
v la práctica fraudulenta.



Sin embargo, esta revista tiene constancia de casos concretos en los que no se ha conseguido. Son casos confesados por el propio protagonista que, en gran parte, ha recibido la ayuda de los propios peritos. Afortunadamente, eso no quiere decir que sea una práctica generalizada, y TRAFICO ha hecho consultas a otros profesionales de reconocido prestigio en el mundo de la reparación, cuyos nombres pactamos de antemano omitir para que pudieran hablar con más libertad. También hemos recogido la opinión de las propias compañías, de las organizaciones de consumidores, de los peritos y de la patronal de talleres. É incluso hemos viajado a Zaragoza y Avila, donde existen dos centros de investigación cuvos trabajos podrían, además de mejorar la seguridad de las reparaciones, poner fin a las discrepancias que surgen en el sector. Aunque ya hay algo en lo que todo el mundo manifiesta qué debe hacerse: sentar-

Para Antonio Estrada, director de CESVIMAP (Centro de Experimen-

se en la misma mesa y hablar para



El 93 por 100 de los ingresos de las primas se destinan al pago de siniestros.

tación y Seguridad Vial de Mapfre), es necesario un cambio de mentalidad, ya que el mundo de la reparación se mueve por rutina y el usuario mantiene la creencia de que las aseguradoras pagan poco y, por tanto, los talleres no tienen más remedio que hacer chapuzas. «Puedo asegurar que, aunque se dan casos, no es algo generalizado; muchos problemas surgen por falta de formación, tanto de los profesionales del taller como de los peritos, ya que no han tenido acceso a cursos especializados y todavía se utilizan por rutina viejas muletillas como "eso lo estiras, le das dos martillazos y ya está", y en realidad no se hace por ahorrar gas-

Sin embargo, el propio Estrada reconoce que cuando se trata de aceros especiales, la reparación aparentemente queda perfecta, pero de no aplicarse el procedimiento idóneo, la capacidad de absorción de energía de ese acero se puede reducir en un 30 por 100. Naturalmente, eso supone que la carrocería del coche protege mucho menos a los pasajeros en caso de accidente. Y lo mismo ocurre con una reparación a la que no se le aplica un tratamiento anticorrosivo. Además, todo ello ya ha sido probado en el centro de Avila, sometiendo a los vehículos a impactos controlados.

UANDO nace el siniestro y el seguro de automóviles, hace Lo cierto es que en el mercado noralgo más de medio siglo, las compañías pretenden indemnizar a sus asegurados con lo justo y son los propios talleres quienes valoran y reparan al mismo tiempo. Para José Vi-Îlalba Ripoll, presidente del Centro

Talleres y peritos están

entenderse, pero que

no sea a costa de la

condenados a

seguridad.

mal no se aplican esos tratamientos anticorrosivos que CESVIMAP considera necesarios. Según Estrada, «ni por parte de los peritos -porque dicen que el taller no lo va a aplicar—, ni por parte del taller». Pero más preocupante es que, si el golpe ha afectado a la estructura, te la den bien alineada, ya que a ella va acoplada la mecánica, la dirección, suspensión, etcétera, y puede surgir una gama importante de problemas si el coche no se repara en bancada y por un auténtico experto. «Eso de que el coche tira a la izquierda o a la derecha, no es culpa de la dirección, en más del 90 por 100 de los casos, sino porque la carrocería está mal alineada.»

Para reparar un vehículo es necesario saber cómo está hecho y, hasta hace poco, muchos talleres descubrían cómo era un nuevo modelo cuando les llevaban el coche accidentado y comenzaban a destriparlo pieza a pieza. Y es que la fabricación de nuevos modelos se está produciendo con tal velocidad que desborda al propio reparador, que tiene que correr mucho si quiere estar al día. España está padeciendo ahora mismo ese sarampión que hace años afectó a la mayoría de los países europeos, aunque ya es posible ver supertalleres perfectamente

«Aquí aparece una situación de hecho, que es irreal, y es que el taller se irroga la representatividad del asegurado frente a los peritos».

Según José Villalba, los peritos están en la calle, son libres y trabajan para muchas compañías, pero éstas, salvo casos muy especiales, nunca presionan, ni dicen lo que quieren porque no quieren problemas con los clientes. «La tendencia actual es que las aseguradoras tengan peritos que trabajen exclusivamente para ellas, v esto crea una situación que vo creo que no está bien explicada ni comprendida, puesto que las compañías simplemente quieren pagar lo justo. Por otro lado, también los talleres quieren pagar lo justo, pero lo justo de uno y lo del otro ¿cómo se complementa si son dos puntos de vista distintos?»

Aquí es donde, a juicio de este experto, debería ser reconocida la figura del perito por su neutralidad. Actualmente en la rama de automóviles ejercen unos 1.600 profesionales, aunque es una profesión que, aun estando reconocida en la Ley de Contrato de Seguros de 1980 y en la de Ordenación del Seguro Privado de 1984, no está regulada.

El Reglamento, que en su día no fue aprobado por un defecto de forma, señala que se respetaba la antigüedad, tuviera título o no, y además a partir de una fecha determinada había que ser como mínimo titulado de grado medio y realizar unos cursos sobre seguros. Así pues, en estos momentos cualquiera puede ser perito, aunque, evidentemente, el mercado se encarga de seleccionar a los buenos.

dotados y con una tecnificación importante.

El perito,

una figura

controvertida

Carmelo Olmo, presidente de la Confederación de Talleres de Reparación de Automóviles (CETRAA), considera que a pesar de la poca información tecnológica que los 14.000 talleres especializados en chapa reciben de los constructores, las reparaciones que efectúan pueden compararse a las medias de cualquier país europeo. Y en cuanto a los aspectos relacionados con la seguridad, la citada patronal, que aglutina a la mayor parte de los talleres, ha pedido que se desarrolle la Ley de Seguridad Vial con alguna norma que obligue a la inspección de las reparaciones de los grandes siniestros, cuando afectan a sistemas de seguridad, para evitar así posibles fallos que puedan escapar al ojo

humano. La experiencia que algunos países están llevando a cabo de no reparar determinados siniestros podría ser aceptable, aunque para Olmo «de esa manera seguiríamos un sistema de consumismo desaforado, impropio de un país equilibrado que precisa de ahorro productivo».

El MONOPOLIO MADRILEÑO

Además de con la patronal de los talleres, hemos hablado con profesionales responsables de diversos talleres de Madrid. Quizá por eso centran mucho el problema en el monopolio que ejerce en esta ciudad una entidad aseguradora «que arrastra a las demás y sin la cual ningún taller sería capaz de subsistir». Y es que —todos coinci-

Según Carmelo Olmo, presidente de la patronal de Talleres, CE-TRAA, las relaciones institucionales con las aseguradoras son nulas, aunque «ya hemos hecho una propuesta pública de diálogo para dar un servicio gratuito al usuario bajo tres puntos concretos:

Respeto absoluto del precio/hora que tiene el taller, expuesto al público como exige el Decreto 1457/86

2 Compromiso de gestión de cobro de la factura a la compañía por parte del taller en las pólizas de daños propios, siempre y cuando la aseguradora deje resguardo de reconocimiento de deuda, para así tener segura la liquidación de esa reparación.

La liquidación al taller no debe efectuarse en un plazo superior a los 20 días hábiles tras la entrega del vehículo. Esto representa aproximadamente un mes natural v es una financiación que cuesta dinero al taller en beneficio de la compañía de seguros.

de Estudios de la Asociación de Peritos Tasadores, que agrupa a dos millones de profesionales, estos orígenes pueden ser la causa del actual embrollo.

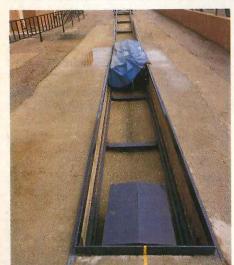
buscar soluciones.

den— es la que fija los precios y los baremos de tal manera que pueden existir diferencias de hasta un 50 por 100 respecto a los baremos del fabricante.

Gran parte del problema consiste en que nadie se pone de acuerdo en la aplicación de los baremos, ya que los fabricantes tienen el suyo, lo mismo que algunas aseguradoras, las asociaciones de talleres en algunas zonas han editado otro, y los peritos, en base a su experiencia (que curiosamente varía según las zonas), trabajan con otro distinto. De ahí la urgente necesidad de conseguir un sistema de tasación objetivo, negociado entre talleres y aseguradores con la base de las investigaciones que están realizando en Avila y Zaragoza. De esta forma el precio de la hora de mano de obra, que cada taller puede fijar libremente, tendrá todo su valor y no será necesario compensar un precio/hora bajo - que algunos casos está impuesto por las compañías— añadiendo horas ficticias. Afortunadamente ya están saliendo algunos baremos por ordenador (Audatex).

Mientras tanto, es posible que en algún caso se estén realizando reparaciones sin ninguna garantía. Aunque los propios profesionales de los talleres reconocen esta posibilidad, también están de acuerdo en señalar que la responsabilidad de la reparación de un vehículo debe tenerla, y la tiene, el taller.

«Si no te pagan lo suficiente, no lo reparas y punto; pero nunca debes comprometerte a efectuar una chapuza; lo que pasa es que en ocasiones hasta el propio perito se da cuenta de que el valor por la reparación —entre los que usan el «librito» de tasacio-



Rampa de impactos de CESVIMAP donde se comprueba la seguridad de las reparaciones.



¿Esta pieza se cambia o se repara? ¿Quién lo decide?

«Centro Zaragoza» y CESVIMAP en Avila

INVESTIGACION PARA LA SEGURIDAD

A investigación de los siniestros de vehículos y la formación de los profesionales de la reparación son los objetivos prioritarios con los que se creó, en 1987, el «Centro Zaragoza», Instituto de Investigación sobre Reparación de Vehículos. Constituido en un principio por las principales compañías aseguradoras en el ramo del automóvil, hoy lo integran 38 firmas y, en palabras de Guillermo Cabeza, su director general, «servirá para que el día de mañana exista un mayor nivel de garantía de los talleres, de lo que cubre la propia aseguradora y de la seguridad del coche tras la reparación. Pero todo esto es una labor muy lenta. como ha ocurrido en otros países».

Para obtener esos niveles de garantía y de seguridad, Guillermo Cabeza estima «fundamental el aspecto de la investigación de siniestros, de la seguridad de los vehículos y su comportamiento en accidentes, así como el análisis de las causas de éstos. Así aminoraremos los resultados de los siniestros, e incluso conseguiremos evitar algunos, además de concienciar al usuario de que manejar un vehículo es algo más que conducirlo y echarle gasolina y aceite».

El «Centro Zaragoza», ubicado en las cercanías de esta ciudad, está en la línea de los existentes en otros países de la CEE, así como en Estados Unidos, Suecia, Suiza, Japón y Australia, algunos de los cuales cuentan con 25 años de experiencia. «En España —comenta el director general— se echaba de menos la posibilidad de alcanzar un alto nivel de investigación». Por otra parte, «la evolución del automóvil hace precisa una formación permanente de los profesionales de la reparación, y en concreto de los peritos, que tienen que hacer valoraciones y tasaciones».

Otro de los aspectos básicos es conocer a la perfección los sistemas de reparación y «saber que hay piezas que jamás pueden repararse, sino que tienen que ser sustituidas. Tras la reparación, hay que tomar conciencia de que el vehículo tiene que ser absolutamente seguro. Pero esa conciencia debe ser de todos: perito, taller y usuario. Hay que lograr calidad de reparación, así como un conocimiento de los costes, razonado con bases científicas. Pero que nadie piense que el centro se constituyó para fiscalizar a los talleres».

Como es imposible que por el «Centro Zaragoza» pasen todos los usuarios para comprobar que sus vehículos han sido reparados correctamente, «lo que nos preocupa es formar a las personas que llevan a cabo esas reparaciones. Así se conseguirá una total garantía de buena reparación, se abaratarán costes y se incrementará la seguridad».

La experiencia de Avila

El Centro de Experimentación y Seguridad Vial de Mapfre (CESVIMAP), con sede en la capital abulense, aventaja al de Zaragoza en cinco años de experiencia. De hecho, muchos técnicos del centro maño se han formado en Avila de acuerdo con un convenio suscrito por ambas entidades.

Así pues, preparar e impartir cursos de formación y capacitación a los colectivos implicados en la fabricación y reparación del automóvil conforman una de las áreas principales de la actividad del centro. Otro gran apartado es el de investigación y desarrollo, en el que se analizan los nuevos modelos de automóviles, se realizan estudios de deformabilidad y de reparación de turismos, y se elaboran los bare-

nes— es insuficiente y tratan de compensarte por otro lado».

PROBLEMA DE INTERESES

Para José Villalba Ripoll, presidente del Centro de Estudios de la Asociación de Peritos Tasadores, «la excusa de los talleres de que reparan mal porque les pagan poco, es intolerable e indefendible, porque hay algo que se llama profesionalidad, y deben recibir el palo que merece, ya que se está jugando con la vida de los demás; por otro lado, el perito debe saber que hay cosas que no se pueden reparar, como es el caso de la dirección, suspensión..., pero un capó no afecta a la seguridad; es decir, la cuestión está en

discutir con profesionalidad, y si el taller cree que afecta a la seguridad, debe persistir en su postura, lo mismo que el perito si cree lo contrario; pero cada uno expuesto a unas denuncias respectivas porque hay en juego vidas humanas». «Pero en el fondo —se lamenta José Villalba— creo que es un problema de intereses y habría que reglamentar algo.»

Y añade otro aspecto: «El perito tiene que procurar defender los intereses del asegurado, que —si todos fueran honestos— son los mismos que los de la aseguradora». Tal vez es una idea real, pero de complicada defensa, porque el perito, cuando no es asalariado de la propia compañía, cobra directamente de la mismma por tasación hecha. Aparte de que detrás planea la sombra de la presencia sorpresiva de un inspector y la aseguradora siempre podría prescindir de los servicios de un perito respondón en favor de otro más «casero».

Por otra parte, muchos están de acuerdo en que todo vehículo accidentado debería pasar una revisión posterior, porque el siniestro siempre le afecta, dependiendo del impacto. «Si un golpe afecta a la carrocería se puede cambiar —señala José Villalba—; si afecta a los largueros, hay técnicas de reparación que garantizan la seguridad, pero en un golpe nunca sabes, realmente, hasta dónde llega su influencia; la decisión de qué hacer no debería darse por intereses del asegurado, que le coge miedo a ese coche reparado, ni por los del taller, ni de la compañía, sino por alguien que desde un punto de vista objetivo, desde la base técnica de la seguridad, lo decidiera».



Después de tres años a la intemperie es posible saber si el tratamiento anticorrosivo aplicado es eficaz.

mos de tiempos de reparación y sustitución de los diversos componentes.

El asesoramiento a peritos, talleres colaboradores y a servicios jurídicos mediante informes de reconstrucción de accidentes de tráfico, así como las diagnosis de seguridad a particulares, y el área de divulgación (manuales técnicos, boletines técnico-divulgativos y de seguridad vial, y el departamento de vídeos) cierran, a grandes rasgos, el ciclo de actividades de CESVIMAP.

En todo caso el apartado de seguridad cobra gran importancia, y aquellos vehículos que han sido reparados por los métodos más idóneos son sometidos después de tres años a un impacto controlado para comprobar las nuevas deformaciones. Y es que cuando en la reparación no se aplican los tratamientos corrosivos necesarios o se trata de aceros especiales mal soldados, la capaci-

CESVIMAP, es posible conseguir el máximo de seguridad después de la reparación mediante una serie de métodos y tecnologías y, al mismo tiempo, abaratar los costes, pero siempre con la máxima de que el coche debe quedar en perfectas condiciones. «Algunos talleres no están de acuerdo con lo que les pagan las aseguradoras por hacer las reparaciones, pero es que, en realidad, con los medios que utilizan y la formación que tienen están invirtiendo mucho más tiempo del necesario y, sobre todo, gastan muchos materiales»

Para probar esta filosofía, CESVIMAP ha abierto un taller de reparación en la localidad madrileña de Majadahonda, donde se verifica la certeza de las teorías. Se trata de un taller moderno, perfectamente dotado de tecnología, al que tienen acceso toda clase de vehículos. «Queremos ver si realmente lo que pagan las aseguradoras es suficiente para llevar un negocio y obtener el rendimiento lógico..., y hasta ahora se está demostrando positivamente.»

A.G. y J.I.R.

NO SE PRUEBAN LOS COCHES

«Después de las reparaciones, en muchos casos no se prueban los coches, ni por el taller ni por el perito, y sería conveniente que apareciera la figura del probador de coches, independiente, que sólo se dedicara a eso, a probar la seguridad». Es la idea del propietario de un taller, para quien independientemente de que ahora existen mejores profesionales y hay más controles, no se le dedica suficiente tiempo a los coches. Y es que hay síntomas en el comportamiento del coche que pueden dar idea al usuario de que algo está mal, como puede ser un desgaste anormal de ruedas, la vibración del volante («símin») entre los 70 y 80 Km/h que desaparece al alejarse de



Los cursos que imparten centros especializados como los de Avila y Zaragoza son necesarios para que los profesionales se pongan al día.

«Lo peor, el desprecio»

Carmen hizo la vista gorda cuando, tras un mes en el taller, le devolvieron el coche con ciertas anomalías de acabado en la reparación del golpe. Pero fue al cabo de seis meses, al efectuar un cambio de aceite, cuando le dijeron que la reparación que le habián hecho estaba mal, que le faltaban abrazaderas, otras estaban mal colocadas..., y que podría ser peligroso.

¿Qué hacer? Desde luego, no volvería al mismo taller. No se fiaba. Así que acudió alarmada a su compañía de seguros para que le dieran una solución. «Cuando expuse cómo me habían dejado el coche en el taller con el que tenía concierto la compañía, me dijeron de mala manera que tenía dos soluciones: una, presentar una reclamación en la Oficina Municipal de Información al

Consumidor, y la otra que me diera de baja en la compañía».

Era el primer accidente de Carmen y el primer problema con la aseguradora con la que tenía suscrita una póliza

«Lo peor de todo no es que tuviera que volver a arreglar la reparación defectuosa —que no era tan importante y sólo supuso algo más de 5.000 pesetas-, sino el mal trato y el desprecio que sufrí por la señorita que atendía en ventanilla; y no sólo a mí, sino a la mayoría de los que me precedían en la

Carmen no volverá a renovar su póliza en esa compañía madrileña «en la que hay tanta masificación y mal trato» y se limitará a enviar una queja formal por escrito.

esa banda de velocidad, o la aparición de ruidos. Sin embargo, en otros casos sólo un auténtico profesional puede descubrir lo que en su argot denominan «coche muerto».

Según Guillermo Solana, de la aseguradora Nueva Corporación, se pueden dar casos en los que el perito y el taller no ven la avería oculta tras un golpe, y el usuario vuelve a que se lo arreglen. «Normalmente todas las compañías tienen talleres concertados y peritos a los que se les asigna una zona; habitualmente ambos se ponen de acuerdo, pero pueden surgir discrepancias entre lo que el perito ofrece y lo que pide el taller, o bien por distintos puntos de vista sobre si hay que reparar una pieza o hay que ponerla nueva. Esto último es algo que se hace siempre que se trate de un elemento principal y haya dudas».

Cuando surgen conflictos, según compañías aseguradoras.



El «Centro Zaragoza» aglutina a 38

él, o bien propone otro taller, o bien se recurre a lo que denominan «tercería»; es decir, al nombramiento de un tercer perito que hace de juez y está previsto en la Ley de Contrato de Seguros.

Guillermo Solana, su compañía puede

indemnizar al asegurado con lo que es-

tima el perito, y la diferencia la paga

Sin embargo, la confictividad en una compañía como La Unión y el Fénix es, según José Verguizas, apenas del 3 por 100, entre los 180.000 partes de daños personales en 1989. Para él, al taller no se le puede imponer nada y el perito se tiene que poner de acuerdo para llegar a un punto de equi-

DEFENSORES DEL CONSUMIDOR

Para José Luis Verdú, del Instituto Nacional de Consumo, muchas de las discrepancias se solucionarían si las distintas partes estuvieran adheridas al sistema arbitral, ya que hay desacuerdos que difícilmente se pueden arreglar con un apretón de manos y otros no merece la pena llevarlos por vía

Además de las quejas por las discrepancias entre aseguradoras y talleres en los tiempos y precio/hora, «que pillan en medio al usuario» -señala Adolfo Varela, de la UCE (Unión de Consumidores de España)—, también surgen problemas cuando se plantea si una pieza hay que ponerla nueva o hay que repararla. «Algunos actúan con cierta frivolidad, con una tendencia a defender unos intereses concretos, por encima de aspectos tan importantes como la seguridad; esto es muy difícil de demostrar, pero yo mismo he tenido dudas de que, a pesar de que el perito había autorizado la sustitución de una pieza, el taller lo hubiera hecho».

Por su parte, Susy Torras, de la Organización de Consumidores y Usuarios de Cataluña (OCUC), indica una serie de problemas que surgen en la reparación de vehículos accidentados, y que comienzan cuando la grúa se lleva el coche sin que el propietario decida adónde: en segundo lugar, la delimitación de responsabilidades que implica una demora en la reparación y en el pago de los daños; el tercer problema más común se refiere a las habituales diferencias en la tasación del perito y del taller, lo que origina un peritaje contradictorio por el propietario del vehículo y el consiguiente retraso en la reparación.

Los Centros de Información del Tráfico ofrecen una ayuda constante e inmediata al automovilista: postes SOS, teléfono de información y vigilancia en los accesos a la ciudad. Este reportaje refleja la parte humana de lo que en ellos se gestiona, teniendo en cuenta que la mayoría de las personas que acuden a ellos se encuentran en situaciones límite: el coche les ha dejado tirados en el asfalto, sus familiares no llegan a su destino, un vehículo ha volcado resultando herido su conductor... Todos estos casos necesitan soluciones rápidas y sobre la marcha.

Los Centros de Información ofrecen servicio personalizado durante las 24 horas del día

UENAS tardes. ¿Dígame?

una voz que solloza, comienza a relatar entrecortadamente... -Llamo desde Alicante. Estoy muy preocupada porque mi marido tenía que haber regresado esta tarde

de Madrid y aún no lo ha hecho. Me temo que ha podido ocurrirle un accidente.

El operador, después de tomar los datos del conductor y del vehículo, verifica en la pantalla del ordenador si en las provincias por las que tenía

ta por la misma persona. Es su hermano, y comenta que están preocupadísimos. Ya han transcurrido vein-



solución más

ticuatro horas y siguen sin saber nada de él. Se vuelve a pedir información de accidentes a la base de datos y, afortunadamente, tampoco aparece entre las víctimas de los acaecidos en las últimas cuarenta y ocho horas.

El operador transmite un comunicado a la Guardia Civil alertándoles sobre el caso. Un día después se recibe un nuevo comunicado de la Guardia Civil. Cuál no sería su sorpresa al leer en él que el conductor presuntamente desaparecido había sido localizado en Benidorm en «muy buena compañía femenina»...

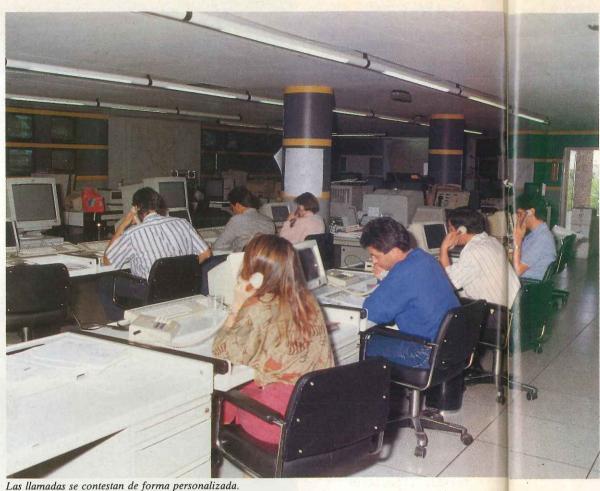
Por supuesto, este es un caso anecdótico. En general, las consultas se diversifican según las circunstancias: en días laborales la mayoría de consultas versan sobre trámites administrativos, mientras que en vacaciones, fiestas y fines de semana el número de llamadas aumenta, desviándose su interés a la situación de las carreteras respecto a saturación de circulación, condiciones climatológicas y obras, y, por último, un grupo de llamadas son de personas que esperan la llegada de un familiar y no saben nada de él.

Para atender este ingente volumen de llamadas —222.191 en Madrid y 58.467 en Barcelona durante 1989que se prevé aumente este año con la incorporación del teléfono gratuito 900 123 505 y la apertura de nuevos centros de información de Málaga y Valencia, la Dirección General de Tráfico cuenta con 28 funcionarios en en ellos el Centro de Informacilon Madrid y 11 en Barcelona repartidos en tres turnos de ocho horas.

ABIERTO TODO EL DIA

Y es que en el lugar de la DGT donde está instalado el Centro de Información no existe contestador automático. En él, además de las llamadas solicitando información, se atienden los postes SOS que se encuentran instalados en algunos puntos de la red principal de carreteras, y se controlan los accesos y salidas de Madrid por tres vías: N-II (Madrid-Barcelona) N-V (Madrid-Extremadura) y N-VI (Madrid-La Coruña).

Los postes SOS son los transmisores de las situaciones más urgentes que demandan una rápida solución. En estos casos la labor de estos operadores se apoya en los seis mil quinientos efectivos de la Guardia Civil le aconsejaron que se acercara a la



de Tráfico, que reciben la información y actúan en consecuencia. Hay casos en los que se necesita también una grúa, un taxi e incluso, cuando ocurren accidentes, una ambulancia; también gestiona la operación y posteriormente la persona que lo solicitó debe abonar el coste de los servicios prestados por esas empresas. Las llamadas desde los postes SOS son de lo más variopinto; tan distintas como situaciones problemáticas y conflictivas se pueden presentar en el ámbito del tráfico rodado: averías, accidentes, peticiones de grúa, coches que se han quedado sin carburante, etcé-

En la memoria de Rosa, una de las operadoras más veteranas, hay un largo v amplio anecdotario casuístico. como el de aquel camionero que llamó desde la salida de Madrid por la carretera de Barcelona, a pocos metros de la DGT, y angustiado, relató que su camión, cargado de ganado, se había quedado sin agua en el radiador. Los operadores, al comprobar su situación y ver que era cercana a ellos.

DGT y que se le proporcionaría un bidón con agua. El camionero se negó diciendo que estaba solo y no podía dejar abandonado el camión cargado.

Durante cuatro horas permaneció estacionado en el arcén, ante lo cual los operadores decidieron llevarle directamente el agua. Cuál no sería su sorpresa al comprobar que el camionero no estaba solo, sino que le acompañaba toda la familia.

SENTIR OUE TE ESCUCHAN

El servicio de información tiene un reto: compatibilizar la atención personalizada con la contestación al gran número de llamadas que reciben.

Rosa nos explica que «es un poco el teléfono de la esperanza, pues en algunas ocasiones las personas que acuden a nosotros lo hacen en situación crítica, en estado de latente nerviosismo; por eso, lo más importante es hacerles sentir que interesa lo que te cuentan, porque realmente es así. No se puede contestar una llamada de forma fría e impersonal; hay que hacerlo con interés y amabilidad».



La Guardia Civil de Tráfico es uno de los principales apoyos con que cuentan los Centros de Control para solucionar los problemas en carretera.



En accidentes y averías su intervención es importantísima.

Pilar dice que «es importante tener siempre presente que al otro lado del teléfono tienes a una persona. Nosotros, en ciertas ocasiones, después de contestar una llamada, hacemos un seguimiento más profundo del problema, e incluso con el resultado obtenido volvemos a llamar a la persona para ampliarle la información facilitada con anterioridad».

«Normalmente a las personas les extraña recibir de la Administración un trato agradable, y así nos lo han hecho saber en numerosas ocasiones, -comenta Rosa-; en cierta ocasión, nos telefoneó una señora desde Galicia interesándose por el estado de las carreteras en cuanto a obras y climatología, pues tenía que desplazarse a Madrid por motivos de trabajo. La señora encontró tanta familiaridad, que acabó preguntándome y pidiéndome opinión de la ropa que debía llevar en su maleta».

El equipo humano encargado de este servicio está obligado a dar soluciones inmediatas a las innumerables situaciones que telefónicamente y a pies de asfalto se plantean. Igual localizan un taxi que envían una grúa, aclaran una duda sobre normativa o explican la forma de renovar por correo un permiso de conducción.

«En días conflictivos se llega a padecer una situación de gran stress, al comprobar que existen llamadas retenidas, en espera, que tú no puedes atender de forma rápida y fría a esa madre que llorando pregunta por sus hijos, que están de viaje de novios y hace días que no sabe nada de ellos», explica Pilar.

SITUACIONES LIMITE

En el Centro de Información se recuerda como muy angustiosa la situación vivida durante el retorno de la Semana Santa de 1988, siendo directora general de Tráfico Rosa de Lima, en que cayó una monstruosa nevada que dejó cortadas a la circulación las carreteras nacionales de Andalucía, a la altura de Despeñaperros, y la de La Coruña, en el Puerto de Navacerrada, provocando kilométricas retenciones. Con aquel panorama, las llamadas de familiares se multiplicaron, poniéndose a contestarlas, ante la magnitud del

problema, la misma directora general. junto con todos los máximos responsables de la operación.

Junto con la atención al público, los funcionarios dedican cuatro horas de su jornada a vigilar las salidas de Madrid a través de las pantallas que la DGT tiene instaladas en varias carreteras nacionales. Un total de 49 cámaras de video transmiten la información del estado de los accesos varios a la capital. Cada operador tiene a su mando un sofisticado equipo de posibilidades: acercar, alejar, centrar y girar la imagen, accionar las instalaciones semafóricas de acuerdo con lo que aconseje la circulación en cada momento, con el fin de evitar retenciones, pudiendo incluso llegar a cortar desde su puesto la circulación de un carril.

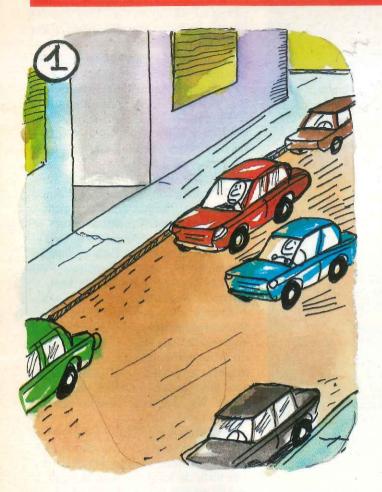
Aparte de esas seis pantallas por carretera, los operadores cuentan con la ayuda de dos más. Una les proporciona los datos sobre el perfil de la vía, respecto a trazado y señalización, y la otra lleva incorporado un video para grabar las imágenes cuando sea necesario.

Desde las pantallas se observan situaciones de todo tipo. Incluso, a veces, los mismos operadores predicen, a la vista de lo que tienen delante, lo que es posible ocurra; por ejemplo, un conductor que cambia de carril a gran velocidad sin hacer uso del intermitente, tiene muchas posibilidades de provocar frenazos, que a su vez pueden acabar en un choque en cadena.

En relación con esto, Rosa recuerda cómo una tarde, al llegar a su puesto de trabajo, encontró a todos sus compañeros pendientes de una de las pantallas como si de la mejor película se tratase. Al preguntar por el motivo de tanta expectación, le aclararon que la tormenta caída media hora antes había formado un charco en el asfalto, algunos conductores pasaban sin tomar las debidas precauciones y les patinaba el coche. A los pocos minutos se produjo lo que preveían: un coche pasó a gran velocidad, derrapando y volcando en la calzada.

Domingo, siete de la mañana. Los ojos del primer turno luchan por despegarse de los párpados; el sueño les invade. Suena el teléfono; oyen la voz de alguien que les necesita e inmediatamente se ponen en marcha. La luz en la cuarta planta nunca se apaga.

> Teresa G. GONZALEZ Fotos: José RUBIO









Trástico

Qué hacer en caso de accidente en el extranjero o contra vehículos de paso por España

En un país como España, eminentemente turístico, que recibió durante 1989 más de 54 millones de visitantes —de los que más de 32 millones entraron en automóvil-, no es extraño que se produzcan in-

cidentes (golpes, choques, atropellos, etcétera) entre sus automó-

viles y los vehículos nacionales. Igualmente, dada la cada vez mayor afluencia de españoles hacia el extranjero —en 1989 salieron por nuestras fronteras más de 21,5 millones de españoles por carretera—, tampoco resulta raro que menudeen los accidentes de compatriotas allende nuestros límites territoriales. Según datos de OFESAUTO (Oficina Española de Aseguradores de Automóviles), asociación que integra a todas las entidades que en España trabajan en contra de accidentes de compatrio de 7.000 d

el ramo del automóvil, sólo en nuestro país ocurrieron durante el pasado año 1989 cerca de 7.000 accidentes, en los que se vieron implicados vehículos de extranjeros.



OS conflictos generados por los accidentes de vehículos de extranjeros en España (o de los españoles en el extranjero) son muchos. Desde la molestia que ocasiona interrumpir el viaje para solucionar los trámites burocráticos derivados de la responsabilidad de accidente, pasando por el desconocimiento de los métodos de reclamación, hasta el caso, menos frecuente, de que el vehículo extranjero no esté asegurado, sea robado o incluso se de a la fuga.

En este sentido, el objetivo de OFE-SAUTO, entidad creada en 1953 y cuyas atribuciones le son dadas por la Dirección General de Seguros (OM 25-septiembre-1987), es «la coordinación, atención y asesoramiento relativo a accidentes de tráfico rodado, tanto ocurridos a españoles fuera de nuestras fronteras como ocasionados por extranjeros en nuestro país, siempre de acuerdo con los límites y garantías previstos por las leyes de seguro obligatorio del estado donde ocurra», explica Rafael Crespo, director de esta oficina.

Para dar una idea de la magnitud del movimiento turístico automovilístico en España, basta con estudiar las cifras de 1989. De los poco más de 54 millones de turistas que entraron en nuestro país, la práctica totalidad (94,2 por 100) lo hicieron por carretera, según datos de la Dirección General de Turismo; a estos casi 51 millones de extranjeros hay que sumar, además, los tres millones de españoles residentes fuera del país que retornaron a España en automóvil.

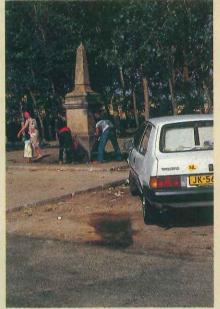
Además, el tránsito de portugueses y marroquíes (10 y 2,6 millones, respectivamente, cruzaron nuestro territorio), con recorridos larguísimos, vehículos relativamente antiguos, muy cargados de peso y con conductores excesivamente cansados, tiene una incidencia especial en los accidentes entre españoles y vehículos matriculados en el exterior. Así, OFESAUTO, durante 1989, ha atendido en España 1.442 reclamaciones de víctimas españolas causadas por vehículos extranjeros. Igualmente, esta oficina

controló la gestión de los 7.000 accidentes ocurridos en España con extranjeros y que han motivado reclamaciones a los diferentes representantes autorizados de compañías extranjeras.

Esta cifra alcanza los 15.000 «incidentes» si se suman los ocurridos fuera de España con vehículos nacionales implicados. En este sentido, hay que señalar que por carretera salieron de España 21,7 millones de españoles (93,2 por 100 de las salidas), de los cuales unos ocho millones cruzaron la frontera de Andorra con permisos de veinticuatro horas.

UN SISTEMA PARA 32 PAISES

Este sistema incluye nada menos que 32 países. En veinte de ellos, adheridos al Sistema de Convenios Complementarios que emanan de las directivas de la CEE, se funciona aún sin la presentación de la Carta



En colisiones con vehículos extranjeros, OFESAUTO ofrece un servicio de asistencia y de localización del responsable.

Verde (España, Portugal, Francia, Holanda, Dinamarca, Bélgica, Luxemburgo, Gran Bretaña, Italia, Grecia -CEE-, RDA, Austria, Checoslovaguia, Noruega, Finlandia, Hungría, Suecia y Suiza), no existiendo, por tanto, en sus respectivos territorios control policial de su aseguramiento, mientras que en otro grupo de doce países (Bulgaria, Israel, Malta, Polonia, Rumania, Túnez, Turquía, Yugoslavia, Marruecos, Irán, Iraq e Islandia) resulta imprescindible la presentación de la Carta Verde para demostrar que el vehículo está asegurado y responde por él la oficina nacional del país donde ha ocurrido el accidente. Rafael Crespo, director de OFESAUTO, aconseja que «se puede y se debe exigir la Carta Verde desde el momento de la suscripción de la póliza». En la actualidad, la práctica totalidad de las compañías envían periódicamente este domumento a sus asegurados.

En definitiva, se ofrece asistencia respecto de los accidentes provocados por extranjeros en España, sobre el sistema de reclamación, búsqueda de un responsable y asesoramiento a la hora del resarcimiento de perjuicios causados por un vehículo con matrícula extranjera. Igualmente, para los accidentes de españoles en el extranjero tiene un sistema de consulta y gestión de siniestros y acepta las liquidaciones que las oficinas extranieras efectúen en función de dichos accidentes, y ello por cuenta de sus asociados. Además, se atienden las consultas de las autoridades españolas (Justicia, Guardia Civil, compañías aseguradoras, centros sanitarios, empresas concesionarias de redes viarias, particulares, etcétera) sobre vehículos extranjeros, consultas que en 1989 superaron el número de 12.000.

EL MAXIMO POSIBLE DE DATOS

Aunque ambos casos (extranjeros en España y españoles en el extranjero) son similares, la actuación es distinta. Si estando en España tenemos un incidente con un vehículo extranjero, los pasos a seguir son: primero, tomar los datos del vehículo extranjero como si de un golpe con otro vehículo nacional se tratara, procurando siempre utilizar la Declaración Amistosa de Accidentes, implantada ya en toda Europa; segundo, dar parte a la compañía de seguros de nuestro vehículo o, si se trata de una persona sin coche o sin seguro de reclamación de daños, acudir a OFESAUTO para que localice la compañía responsable y le asesore respecto a las gestiones a realizar.

Se trata de que «las víctimas de accidente de automóvil con vehículos extranjeros implicados nunca queden desprotegidas, al igual que se auxilia a los automovilistas que sufren la desgracia de verse envueltos en estas situaciones», explica Rafael Crespo. «Esto incluye —continúa— que todas las gestiones precisas para realizar una reclamación de daños se facilitan de forma gratuita -esto es, sin coste alguno para el reclamante—, ya sean aseguradoras en defensa de sus asegurados, ya los propios perjudicados a título particular». En cualquier caso. el consejo de Rafael Crespo es «tomar el mayor número de datos posible: matrícula, marca, modelo, color, fecha del accidente... Sólo con estos datos ya es posible encontrar una aseguradora extranjera que responda.



El número de «incidentes» entre vehículos españoles y extranjeros alcanzó la cifra de 15.000 durante 1989, entre los sucedidos dentro y fuera de nuestras fronteras.



La operación tránsito de portugueses y marroquíes durante el verano español produce una siniestralidad muy especial.

Además, incluso aunque se trate de un vehículo sin asegurar, el país de estacionamiento habitual del automóvil se haría cargo de reembolsar los daños, si se trata de un país firmante de los Convenios Complementarios». Pero para evitar dilaciones o retrasos en la tramitación, lo mejor es exigir y hacer uso del «parte amistoso» (que en ocasiones facilita hasta la Policía Municipal) y, en su defecto, buscar testigos, ya que se puede atribuir a la casualidad que nacionalidad y matrícula coincidan, pero si además aporta color, modelo y marca, la identificación del coche extranjero causante del daño es total e incuestionable.

En este sentido, la Carta Verde, documento en el que se basa el sistema «interberaux» al que está adscrito OFESAUTO, ofrece la ventaja de ser un documento unificado en todos los países. Es decir, que en la casilla en la que en su Carta Verde figure el nombre de su aseguradora, en cualquier Carta Verde figurará ese mismo dato; gracias a ello, mediante simple comparación, podemos obtener todos los datos necesarios en caso de un siniestro normal.

PRINCIPALES PROCEDENCIAS DE LOS VISITANTES DE ESPAÑA (1989)

VISITANTES DE ESPAÑA (1989)

Extranieros

extranjero

Españoles resid. en el

50.912.657

3.144.905

(94.18%)

(5,82%)

		%
EUROPA	45.826.008	84,77
RFA	6.783.753	
Bélgica	1.374.776	
Francia	11.994.421	
Holanda	2.034.717	
Italia	1.511.618	
Portugal	10.044.244	
Inglaterra	7.345.831	
Suiza	1.138.923	
AMERICA	1.167.769	2,16
ASIA	437.570	0,81
OCEANIA	74.675	0,14
AFRICA	2.887.026	5,34
Marruecos	2.615.543	

ESPAÑOLES VISITANTES DEL EXTRANJERO EN 1989 A TRAVES DE CARRETERA

		%
Con pasaporte	13.536.648	58,1
Con permiso 24 h	8.197.686 (1)	
TOTAL CTRA.	21.734.334	93,2
TOTAL ESP.	23.306.135	100

Fuente: Secretaría de Estado para el Turismo

UN TRAMITE DE UN MES

El trámite normal de una reclamación concluye, por término médio, en treinta días, tras los que suele hacerse efectivo el pago de las responsabilidades. «Para los países comunitarios y firmantes de los Convenios Complementarios homologados al sistema comunitario no importa que el vehículo extranjero no tenga seguro —explica Rafael Crespo—. También en estos casos aceptamos la reclamación, incluso cuando se trate de vehículos robados, y gestionamos el pago de daños de los límites de la Ley del Seguro Obligatorio».

En el caso de que un vehículo español ocasione un accidente en el extranjero, los pasos son similares. Se trata de tomar el máximo posible de datos, notificarlo a la compañía aseguradora o a la oficina que señala para cada país la Carta Vede (en el reverso del documento), salvo que la compañía tenga un corresponsal en aquel país (lo cual vendría indicado en la póliza y empieza a ser habitual con a introducción en España de aseguradoras extranjeras). Aquellas oficinas

«se hacen cargo de la responsabilidad legal obligatoria en ese país del conductor extranjero para que el vehículo pueda continuar el viaje —explica el director de OFESAUTO—, pero no entra en sus competencias la reparación de los daños del vehículo visitante». Respecto a esto, el automovilista deberá obtener de su compañía una prestación inmediata en el lugar del accidente o bien reparar sus daños propios y posteriormente reembolsar de su aseguradora, en el caso de poseer una póliza que incluya tales coberturas.

Hay muchas víctimas que, por desconocimiento de la existencia de estas oficinas, no saben dónde dirigir su reclamación, cuando en las mismas todos estos problemas se pueden solucionar con una mayor eficacia y rapidez». Aunque en cada provincia OFESAUTO cuenta con un servicio jurídico organizado, los trámites se centralizan en Madrid; para ponerse en contacto, el teléfono es el siguiente: 91-446 03 00.

> J. M. MENENDEZ Fotos: José RUBIO







DATOS TECNICOS

MOTOR:

Posición: Longitudinal delantera. Cilindros: 4, horizontales contrapuestos.

Cilindrada: 1.712 c.c.

Alimentación: Carburador electrónico.

Carburante: Gasolina súper. Depósito: 50 litros.

Potencia máxima: 110 CV.

TRANSMISION

Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.

Embrague: Monodisco en seco, con muelle de diafragma.

FRENOS

Delanteros de disco y traseros de tam-

SUSPENSION

Delantera de ruedas independientes y trasera de eje tubular.

DIRECCION

Tipo: De cremallera con dirección hidráulica.

Diámetro giro: 11 m.

RUEDAS

Llantas: 51/2J × 14". Neumáticos: 185/60 HR 14.

Peso: 970 kg.

Longitud: 4,075 m. Anchura: 1,614 m. Altura: 1,350 m.

Maletero: 400 ÷ 1.200 dm3. Precio final: 1.850.000 pesetas.

FR-M50787

Estética	8	SEGURIDAD	
Acabado	6		
Habitabilidad	7	Estabilidad	7
Maletero	6	Suspensión	6
Confort	7	Frenos	7
Instrumentación	6	Dirección	7
Equipamiento	6	Ruedas	8
Potencia	7	Luces	8
Elasticidad	7		
Cambio	6	NOTA MEDIA: 6.7	
Velocidad punta	7	NOTA	
Aceleración	7	MEDIA	
Consumo	7	SEGURIDAD: 7,1	

Comentario.-La nueva remodelación de los Alfa 33 ha permitido unas meioras que llegan más lejos de un simple lavado de cara de la carrocería. La nueva línea, más aerodinámica y estilizada, permite una velocidad mayor que en las versiones anteriores, además de reducirse el ruido en gran medida. El interior ha sido rediseñado para ofrecer mayor comodidad, aunque no difiere en gran medida respecto al anterior. El cuadro de instrumentos no ha recibido los cambios necesarios para ofrecer una información completa; sin embargo, es bastante clara y precisa. Por lo que se refiere al propulsor, es digno de admiración; ofrece una respuesta rápida desde cualquier régimen de revoluciones y buenas recuperaciones gracias a unos acertados desarrollos del cambio, aunque el accionamiento de éste no es excesivamente preciso. En líneas generales, se trata de una opción interesante en relación calidad-precio, ya que posee un buen equipamiento a un precio razonable.

LO BUENO

- Prestaciones.
- Motor elástico.
- Habitabilidad

LO MALO

- Consumo elevado.
- Acabado.
- Instrumentación.

Mot

Estética	
Acabado	
Habitabilidad	. 7
Maletero	. 8
Confort	
Instrumentación	· c
Equipamiento	
Potencia	P
Elasticidad	
Cambio	5
Velocidad punta	
Aceleración	
Consumo	5

Comentario.—El estilo e caracterizado a todos los r canza su madurez en el ú liar compacto de carácter el mercado ronda las 1.85 es un coche rápido, con u giosas y unas recuperacio llamente impresionantes, permiten adelantar en un ligro. Una dirección tan si frenos eficaces y un comp das las circunstancias sor coche con capacidad para siempre a rodar con ligere dable tiene, sin embargo, factores a mejorar como: todo lo minucioso que serí algo alto en cuanto se fue nejo del cambio, con una chas ocasiones.

LO BUENO

- Estética deportiva.
- Motor potente y elásti - Buenas prestaciones.

LO MALO

- Postura de conducción
- Instrumentación algo - Ausencia de retrovisol

Cómo organizar un campamento de educación vial

Tráfico

Si usted tiene hijos en edad escolar, es probable que en el colegio en que estudian, en alguna ocasión, se hayan organizado actividades de educación vial. complementarias al programa de los libros de texto. Sin embargo, los profesionales aseguran que el tiempo libre es un momento idóneo -fuera de la tensión del curso, en contacto con la naturaleza y el

medio ambiente— para incidir en determinadas actitudes que afectan a su seguridad en el complicado mundo del tráfico. Quizá, si usted es profesor o monitor de tiempo libre, se haya planteado llevar a cabo un campamento o unas colonias en las que trabajar este aspecto. Desde estas páginas, ofrecemos las primeras pautas para ayudarle a organizarlo.

SUPLEMENTO

PROFESORES NUMERO 37

> Coordinación Juana Sánchez

PARA **ALUMNOS**

ENSENAR SEGURIDAD AL AIRE LIBRE

Los campamentos de verano ofrecen la posibilidad de aprovechar los momentos de juego del niño para el aprendizaje de determinadas materias que, habitualmente, superan los programas oficiales durante el curso y, entre ellos, los de educación vial. Las actividades plásticas -lo que antes llamábamos «trabajos manuales» con arcilla, cartulinas y papel, cuerda o cualquier otro material que se tenga a mano, suelen llenar una buena parte del tiempo, aprovechando casi siempre instalaciones al aire libre. Se intenta con ello que el niño descubra otras posibilidades distintas de las que le ofrece la escuela, «Para el niño supone un contacto con un medio diferente, que le permite una relación distinta tanto con el medio -habitualmente rural-como con los otros niños y con los adultos. Por eso es un tiempo muy útil para realizar aquellos comportamientos que se han trabajado durante el curso, de una forma práctica y relajada, y en este sentido cabe incidir en todo lo referente a actitudes peatonales y de conductores», asegura Violeta Manso, pedagoga del Centro Superior de Educación Vial de Salamanca.

VARIAS INSTITUCIONES

Mery es la animadora de educación vial de la Jefatura Provincial de Tráfico de León.

Su experiencia en campamentos de verano se remonta a varios años, y su valoración de ellos es muy positiva. «La idea surgió a raíz del Concurso Nacional de Educación Vial, porque pensamos que si los chicos, se interesaban por este tema, tal como reflejaban los trabajos presentados, también tendría éxito ofrecerles activida-



El aire libre es el escenario idóneo para aprender mientras jugamos.

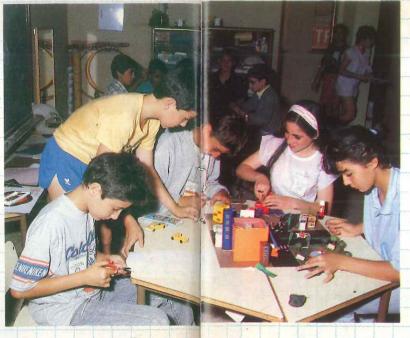


Cómo arreglar una bicicleta. Uno de los temas que más interés despierta en los chavales.

des concretas dentro de un campamento».

Aunque la organización suele estar en manos de los responsables de Tráfico, la colaboración de otras instituciones es fundamental. «Pensamos que el ambiente de un campamento de verano era óptimo para que los chavales pudiesen poner en

práctica toda la teoría sobre ciudades, peatones y conductores que habían visto en el colegio,», comenta Lola, animadora de la Jefatura de Tráfico de Toledo y veterana también en este tipo de actividades. «El primer contacto fue con el Ministerio de Educación y Ciencia, por medio de su Dirección Provincial y



habitual de un sitio turísti-

co». Las excursiones por

terreno montañoso, si éste

es el entorno elegido, tam-

bién dan lugar a determina-

dos juegos de los que los

chicos pueden sacar conclu-

siones útiles. «Los chavales

pudieron experimentar la

importancia de unas pren-

das "luminosas" durante la

noche, por medio de un jue-

go llamado "la caza del

zorro", en que uno de los ni-

ños iba sustituvendo, sucesi-

vamente, su indumentaria

oscura por otra más clara. Al

principio no se le veía nada

y, poco a poco, se iba dejan-

MAESTROS Y MONITORES

Los responsables de las

actividades suelen convivir

con los niños durante la

quincena que dura habitual-

mente este tipo de experien-

cias. Ya sean animadores de

tiempo libre o maestros,

siempre se cuenta con per-

sonal preparado y vinculado

al mundo de los niños. Sin

embargo, en materia de edu-

cación vial se echa de menos

una preparación específica,

especialmente cuando se

trata de dotar de una base

teórica antes de empezar la

fase práctica. «El taller de

educación vial se ofreció a

do ver», asegura Mery.

con el Ayuntamiento de la localidad donde estaba ubicado el campamento porque uno aportaba los maestros y otro el terreno. Y todas las ayudas son importantes.»

EL VALOR DEL ENTORNO

El lugar en que está situado el campamento es una cuestión clave a la hora de plantear el programa de actividades. Como es obvio, es radicalmente distinto partir de una zona costera (habitualmente cercana a núcleos urbanos, con mucha afluencia de tráfico en la época estival, por donde suele pasearse a diario con los chavales camino de la playa) a moverse en zona de montaña, donde priman las excursiones por terreno forestal, lejos de carreteras importan-

cada entorno propicia unas situaciones concretas. «En la costa tienes que hacer mayor hincapié en el comportamiento peatonal, tanto en carretera como en ciudad», comenta Lola. «Si los chicos van desde el campamento a la playa deberán tener en cuenta cosas como aprender a ver y ser vistos en carretera, tanto de día como de noche, o ser prudentes al cruzar en el barullo

Con cartulinas, papel y lápices podemos reproducir las situaciones que vivimos en la ciudad.

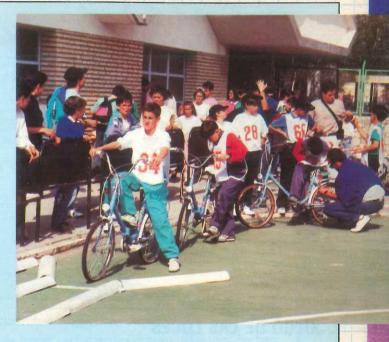
los monitores y optaron por él quienes estaban más interesados en esta materia», dice Lola. «Es un tema que "engancha" por la novedad que supone. Yo creo que llena un vacío y quizá por eso los educadores necesitan mayor orientación sobre las ideas que pueden ponerse en práctica y, por encima de todo, sobre la normativa de tráfico que deben conocer los chavales».

Los chicos se distribuyen en grupos en los que las edades de los miembros son similares o absolutamente distintas, dependiendo de la actividad en la que vayan a participar. Si se trata de normas de tráfico, no se pueden mezclar las edades para que todos lo entiendan. Cuando se sale de excursión, sin embargo, los mayores pueden servir de gran ayuda, recordando la actitud correcta a los chiquitines.

Uno de los talleres que más expectación causa entre los chavales es el que tiene a la bicicleta como principal protagonista. Mery asegura que, a pesar del interés que despierta en los chicos -grandes y pequeños-, este vehículo es desconocido para ellos, «Saben más de señales y algo de normas, pero cuando te pones a estudiar la bicicleta, qué normas le afectan, cómo debe circularse con ella, el número de aciertos es muy pequeño».

Otros casos, los más afortunados, cuentan con el Parque Infantil de Tráfico entre sus instalaciones. Normalmente se parte de un «pretest» antes de empezar las actividades que sirven como punto de partida para evaluar los conocimientos de los chavales. Un «post-test», realizado el último día, será la muestra fiel de que la experiencia de quince días ha sido útil a la vez que divertida.

Juana SANCHEZ



Cádiz: divertirse y aprender

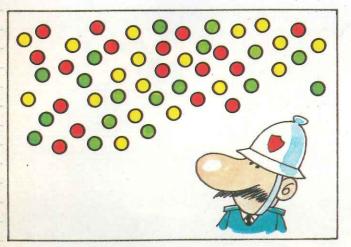
En ocasiones, la realización de actividades de educación vial en programas infantiles de tiempo libre causa sorpresa, por lo inusual, entre los niños y entre los propios padres. Otras veces, por el contrario, son éstos, preocupados por la seguridad de sus hijos en calles y carreteras, quienes buscan un mínimo entrenamiento de los chavales en su papel de peatones y de conductores de bicicletas. Es el caso de la urbanización Roche, a 45 kilómetros de Cádiz, lugar habitual de vacaciones de muchos residentes en esa capital y en las ciudades cercanas. «Los padres estaban muy sensiblilizados ante la situación de peligro a que los niños se veían expuestos en las calles, incluso dentro de la urbanización», asegura Charo, animadora de educación vial de la Jefatura de Tráfico gaditana.

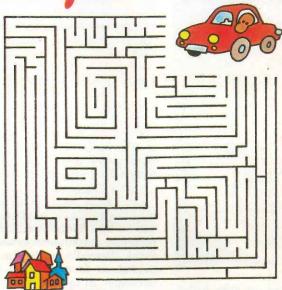
Para paliar la falta de formación de los chavales en ese aspecto, se organizó un cursillo basando las actividades en los dos papeles en los que se encuadra el niño —como peatón y con la bicicleta—, en el que participaron niños de edades comprendidas entre los seis y los catorce años. «Se hizo un estudio previo del itinerario —indica Charo— que recogía, por un lado, los puntos más conflictivos y, por otro, aquellos que favorecían el aprendizaje de alguna norma». Aunque la enseñanza de normativa corrió a cargo de la animadora de educación vial, la ayuda de tres maestros de EGB que residían en la comunidad facilitó el trabajo con los chicos.

Un circuito de bicicletas que se preparó en las instalaciones deportivas de la urbanización fue el escenario que mejor acogida tuvo entre los chavales. Como conductores, peatones, señales de tráfico o, incluso, como agentes de la circulación, todos los chavales encontraron un hueco para participar. «Creemos que se cumplió el objetivo: los niños se divirtieron y aprendieron a circular más seguros».

Pasatiempos

Por Antonio A. ARIAS



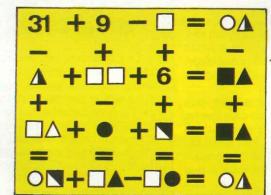


EL JUEGO DE LAS LUCES

¿Cuántos semáforos te parece a ti que se pueden completar con estos juegos de luces?

HAZ LAS CUENTAS

A cada símbolo le corresponde una cifra del 1 al 9, y siempre la misma. Trata de resolver este problema procurando que los resultados coincidan con las operaciones representadas horizontal y verticalmente.





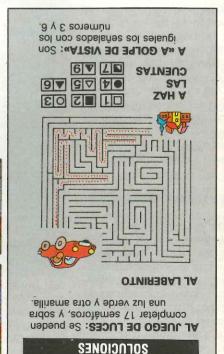






LABERINTO

¿Qué camino debe seguir nuestro amigo para llegar al pueblo?



A GOLPE DE VISTA

Entre estos seis dibujos hay dos que son absolutamente iguales. ¿Sabrías localizarlos en menos de un minuto?

44444444444444444444444

EL ACCIDENTE. Bueno, chicos, ya estamos de vacaciones. Y, en verano, muchas veces utilizas tu bicicleta para ir a la playa, de excursión, a casa de un amigo, etcétera. Recuerda todo lo que sabes sobre el tráfico y sé prudente. Hoy vamos a ver lo que

les sucedió a nuestros amigos un día que se distrajeron un poquito.



Los chicos han ido muchas veces de excursión en bicicleta, ellos presumen de andar bien en bici, de evitar las caídas e incluso de hacer «acrobacias» con su vehículo. Se han confiado, y como dice el refrán «en la confianza está el peligro». Un imprevisto y ...



Sin embargo, nuestros amigos ya corrían un grave peligro antes de que se cruzasen en el camino el perro y el gato. Fíjate en los dibujos de la historieta y escribe a continuación lo que hacen mal y a los peligros que se exponen.

Pedagogo: Eugenio S. OCIO Centro Superior de E. Vial (SALAMANCA) El «accidente» parece importante. Los chicos no saben que hacer. Muchas veces les han contado como hay que comportarse en estas situaciones, pero ellos pensaban que «esas cosas» sucedían siempre a otros...

Vamos a imaginarnos que nos encotramos en el lugar del accidente para ayudar a nuestros amigos.

El accidente ha tenido lugar a la salida de una curva, por lo cual los vehículos que se aproximan carecen de toda visibilidad. ¿Qué es lo primero que tendríamos que hacer? Recuerda que tu eres uno más de los ciclistas y estás dirigiendo la forma de llevar a cabo los primeros auxilios en accidentes de carretera. Has de procurar que no se produzcan más víctimas en el grupo, es decir, DEBES HACER SEGURO EL LUGAR DEL ACCIDENTE.

Fíjate en la ilustración y escribe lo primero que ordenarías a los demás chicos para evitar posibles atropellos.

YO AVISARE' A LOS COCHES.
EN LA ENTRADA DE LA
CLURVA.

NO CON VIENE
HOVER A JUAN

YO AMSARÉ A LOS
COCHES A LA
SALIDA DE LA CURVA

Muy bien, ya has tomado la primera medida a llevar a cabo en caso de accidente: has retirado los «vehículos» que estaban en la calzada, has situado a dos de los compañeros en lugares donde puedan avisar del peligro a los conductores de los vehículos que se aproximen en ambos sentidos, a los heridos leves les has llevado fuera de la calzada, y, sobre todo no te has puesto nervioso y NO HAS MOVIDO AL HERIDO MAS GRAVE hasta asegurarte de la importancia de las lesiones.

En efecto, hay que atender al herido para la aplicación de los primeros auxilios o para protegerlo de un nuevo accidente, pero... ¿Cómo hacerlo? ¡Tranquilo! Seguro que lo sabes, recuerda...

ESTA INCOSCIENTE

SI, PERO RESPIRA

ME DUELE MUCHO.

LO MIO NO ES NADA.

HAREMOS UNA CURA

TENEMOS QUE

LEVARLO A LIN

LUGAR SEGURO.

La norma fundamental es procurar mover lo menos posible a los accidentados con el fin de evitarles sufrimientos y la agravación de las frecuentes lesiones ocultas. Aflojar cualquier prenda de ropa que oprima el cuello o el pecho de las víctimas.

Al desplazarlos, hay que actuar como si se manejase un bloque, es decir, como si el herido fuese una pieza rígida.

Uno de los auxiliares se coloca junto a la cabeza del herido y tira de ella hacia sí, haciendo presa con sus manos en la barbilla y la nuca. Otro, colocado a los pies del herido, tirará hacia sí en sentido opuesto al anterior, haciendo presa en los tobillos del herido, que mantendrá unidos. Antes se colocan las manos del herido cruzadas sobre el vientre.

Manteniendo las tracciones de cabeza y pies citadas, una tercera persona hunde sus manos y brazos profundamente bajo el cuerpo del herido. Todos a la vez y obedeciendo una voz, giran lentamente el cuerpo del herido, todo a un tiempo: cabeza y piernas, como si se tratase de un bloque.

Para dar mayor estabilidad al cuerpo del herido, se deja semiflexionada la pierna que queda en posición más alta, apoyándola en el suelo, tal y como se indica en la figura.

Mantener al herido con la cabeza abajo, sin poner absolutamente nada bajo ella (ni siquiera ropa doblada), y ladeada.

Al colocar al herido en esta postura, conocida como POSICION LATERAL ESTABLE, se previene que la víctima cambie a una posición peligrosa sobre su espalda o sobre su abdomen, facilitando la respiración y evitando que la sangre o vómitos puedan axfisiar al accidentado, ya que encontrarán fácil salida al exterior.

Bien, ya has hecho lo más difícil, no olvides comprobar la frecuencia del estado de su respiración y si es posible envuélvele con un cobertor, una prenda de abrigo, etc., para protegerlo del frío.





FRACTURAS

Cuando la fractura es evidente o muy probable y no se cuenta con medios adecuados, actuar de la siguiente manera.

Miembro superior

Colocarlo en cabestrillo y con el codo pegado al cuerpo, manteniendo esta posición con vendas, la camisa del propio herido anudada a la cintura, etc...

Miembro inferior

No hacer nada al herido de ningún modo. Mantener las dos piernas unidas de arriba a abajo, con el fin de que la sana proteja a la herida, vendándolas por completo o poniendo lazos a la altura de los tobillos, de las rodillas, etc. (cuanto más numerosas mejor).

HEMORRAGIAS

- * En general, aplicar una cura que tape y comprima directamente, con cierta fuerza la herida.
- * Si la herida es en la cabeza, cuello o tronco, aplicar un vendaje que cubra el foco y comprima ligeramente.
- * Si la herida es un miembro (brazo o pierna) mantener este en posición elevada y practicar a continuación un vendaje.
- * Si la hemorragia es abundante, colocar sobre el foco que sangra una venda sin desenrollar o un pañuelo limpio. Si, pese a ello, continúa, aplicar con energía el talón de la mano, desnuda, o el puño, durante el tiempo que sea necesario.
- * Si la hemorragia es por boca o nariz y el herido tiene facultades respiratorias, mantenerlo semisentado, pero sujetando la cabeza, que no debe caer sobre el pecho.

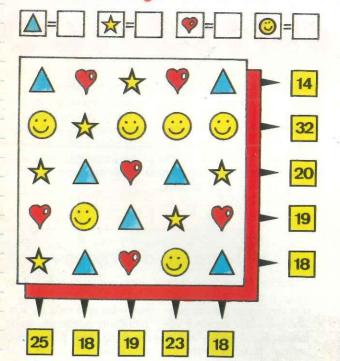


El accidente no ha tenido consecuencias tan graves como parecía al principio. Los chicos han tomado rápidamente las decisiones y han aplicado algunas normas básicas de primeros auxilios, hasta que han podido ser trasladados a un centro médico donde recibirán los cuidados necesarios.

¿Te das cuenta lo importante que es conocer unas pequeñas normas de primeros auxilios? Por eso cuando en tu colegio acuda la Cruz Roja, o tu profesor explique las medidas a tomar en caso de accidente escúchalos y aprende lo que te digan. Hay otras técnicas muy importantes, como la respiración artificial, practicar torniquetes, etc. No olvides que conociéndolas puedes salvar una vida, pero no olvides que conviene estar entrenado para enfrentarte con tranquilidad a una situación de este tipo.

Pasatiempos

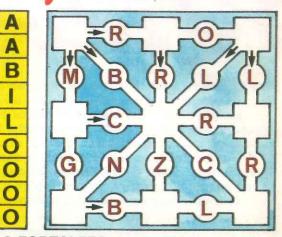
Por Antonio A. ARIAS



CIFRAS CODIFICADAS.—Los números de esta rejilla han sido reemplazados por símbolos. Al final de cada línea horizontal y vertical está la suma de cada una de ellas. Debes descubrir qué número (del 1 al 9) se encuentra tras cada uno de los cuatro símbolos que se han utilizado.



ANOMALIAS.—Se trata de que descubras, en un minuto como máximo, los diez errores que nuestro dibujante ha deslizado sin querer en el dibujo.



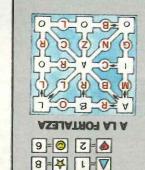
LA FORTALEZA.—El juego que ahora te proponemos consiste en colocar en su cuadro correspondiente del dibujo las nueve letras propuestas a la izquierda, de modo que formen horizontal, vertical y diagonalmente 8 palabras.



DAMERO

¿Cuántos cuadros negros crees tú que están ocultos por el signo de interrogación?





Å ANOMALIAS: 1: Señal de Tráfico falsa. 2: El avión vuela al revés. 3: Los colores del semáforo. 4: Hay dos soles. 5: El calzado del anciano. 6: Un anzuelo cuelga de su chaqueta. 7: Al anciano le falta la oreja. 8: El anciano tiene seis dedos. 9: El peatón camina hacia atrás. 10: El niño tiene las gafas al revés.

AL DAMERO: Están ocultos 17 cuadros ne-

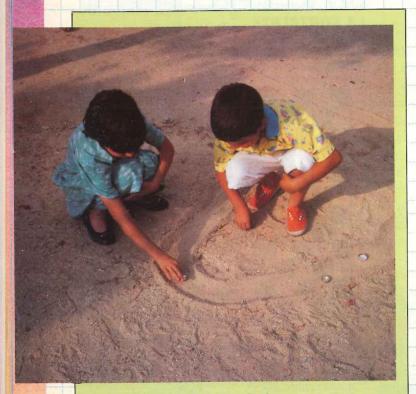
SOLUCIONES

Juegos para entretenerse en solitario

rtos amenos

Ya hemos terminado las clases. Aunque algunos tendréis que pasar el verano sin olvidar los estudios, imaginamos que la mayor parte de vosotros podrá leer aquellos fenomenales libros a los que no pudisteis dedicaros durante el curso y, sobre todo, a divertirse, jugar y descansar. Si en nuestro TRAFICO CHICO del mes de junio os proponíamos juegos y actividades para hacer en colonias, campamentos o, simplemente, con

vuestro grupo de amigos, en esta ocasión queremos recordaros que también en casa, en el cámping o en el apartamento de la playa podemos recordar aquellos que hemos aprendido en la clase de Sociales sobre comportamientos correctos en la calle y en la carretera. Por si os parece buena idea, buscad entre los juegos que os proponemos el que os parezca más divertido. Juana SANCHEZ



«El circuito del verano»

Se trata de construir un camino en la arena. o bien de pintarlo con tizas en el suelo. Tú puedes hacer de peatón -con un muñeco pequeño- o puedes ser el conductor de un coche o cualquier otro vehículo. Quizá hayas jugado de forma parecida con chapas o con canicas. Pero, en este caso, la diferencia es que las reglas del juego mandan cumplir todas las normas de circulación. Para que se parezca más a lo de verdad, construye señales de tráfico -de cartulina o en la misma arena-, que también deberás respetar. Puedes jugar tú solo o con tus hermanos.

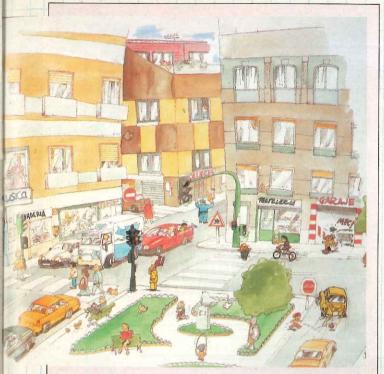
«Fiesta de disfraces»

Muchas veces las fechas cosa que encuentres. Hay de las vacaciones coinciden ranear. Otras veces se ordos los que ócupan apartamentos en la plava o están aloiados en los cámpings. En estas celebraciones muchas veces se incluye un concurso de disfraces. ¿Alguna vez te has disfrazado de señal de tráfico? Es muy sencillo. Puedes utilizar calina, tela o cualquier otra

señales muy fáciles de hacon las fiestas de los pue- cer -las que más se ven: blos a los que vamos a ve- prohibido adelantar, límite de velocidad o dirección ganizan festejos entre to- obligatoria- y otras más complejas - carril para vehículos lentos, peligro: niños, o aquellas que indican los kilómetros que faltan para llegar a una ciudad-... Puedes incluso inventar alguna: «prohibido el paso a los mayores» u «obligatorio sonreír» basándote en las del jas de cartón, papel, cartu- Código. Elige la que más te guste y imanos a la obra!



Los chicos del C. P. «Virgen del Soto», de Caparroso (Navarra) se disfrazaron de señales de tráfico



«El puzzle de la ciudad»

Dibuja sobre una cartulina o sobre un folio grande una situación de tu calle, del pueblo donde veraneas o del camino que va a la plava. Puedes poner en ella lo que ves todos los días: los semáforos que hay, los sitios por donde cruza la gente, si van muchos o pocos coches y todas aquellas cosas que se te ocurran. Si no te gusta dibujar, también puedes hacerlo buscando fotos de revistas. Luego lo recortas en trozos —grandes o pequeños, según prefieras y los mezclas. Puedes reconstruirlo tú o intercambiarlo con los que hagan otros chicos.

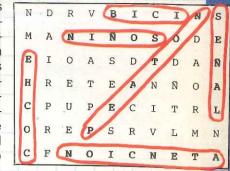
«Jugando a periodistas»

Ya sabes qué vas a ser de mayor? Quizá te guste mirar los periódicos y las revistas buscando noticias o incluso, preguntarle a la gente por algunos temas y hacer reportaies como si fueras un periodista. Si es así, te proponemos que hagas un periódico de seguridad vial. La forma más sencilla es que elijas textos y fotos de los artículos que se hayan publicado en relación a este tema. Si te gusta, también puedes preparar tú un trabaio que antes havas investigado, por

ejemplo, en tu lugar de vacaciones: de qué provincias son tus vecinos de cámping o de hotel, si viaian siempre en coche, qué problemas hay en sus respectivas ciudades, qué es lo mejor y lo peor que hacen los conductores, chistes sobre tráfico, y todo lo que te parezca interesante. Con ello puedes confeccionar las distintas páginas de un periódico y añadirle fotos. Te servirá, además, para contarles a tus amigos más cosas sobre tus vacaciones

«Sopa de tráfico»

Seguro que muchas veces has resuelto una sopa de letras. Nosotros te proponemos que hoy seas tú quien la «fabrique», ¿Cómo? Pues es muy fácil: dibujas un cuadrado grande v dentro pones palabras que tengan relación con el tráfico y que puedan leerse en horizontal y vertical. Si quieres hacerlo más difícil, puedes escribirlas al revés, es decir, de aba- blanco con otras letras. Pueio arriba o de derecha a iz- des organizar un concurso quierda. Una vez que hayas para ver quién encuentra escrito seis u ocho —depen- más palabras. Para que sea de del tamaño del cuadro—, más fácil, mira el ejemplo rellenas los espacios en que te enseñamos.



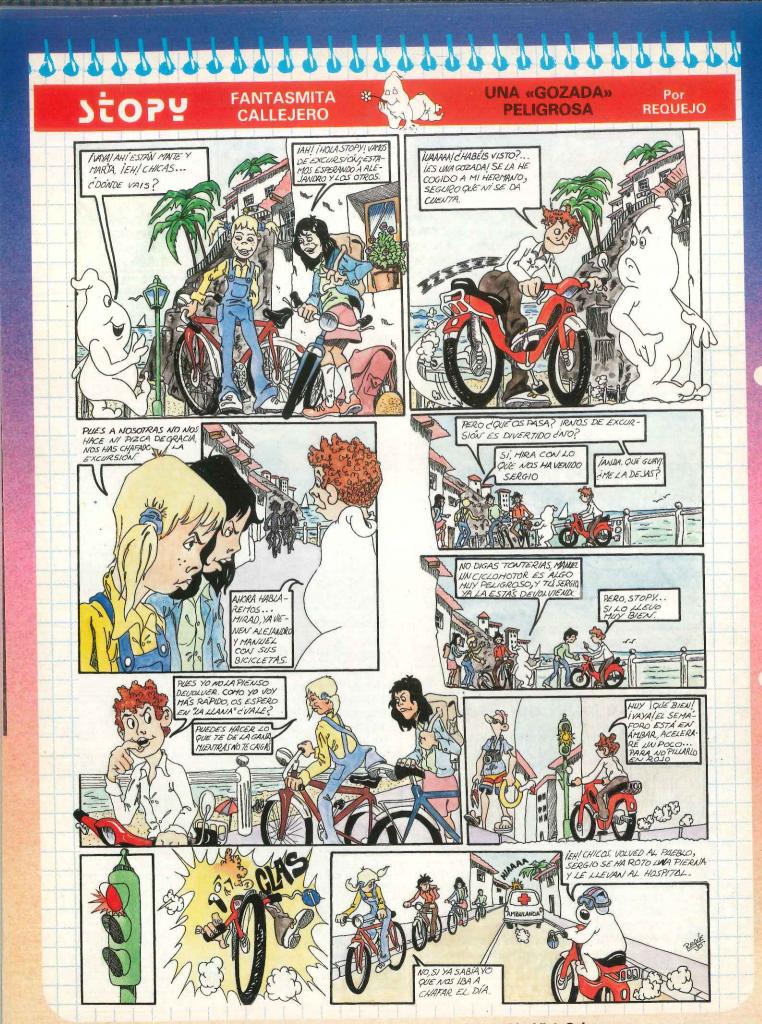


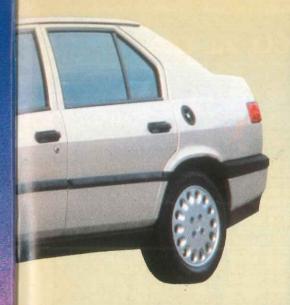
«Tú eres el conductor»

che que conduce tu padre o cualquier otro familiar ves las cosas que hace bien y, algunas veces, cosas mal hechas por él o por otros conductores. En este juego se trata de que imagines que eres tú quien conduce e ir analizando lo que hav que hacer en cada momento: para qué sirven las señales, cuándo se puede adelantar, cuándo hay que poner los intermitentes y el resto de las luces, qué hacer si la carretera no está en buen estado, y todo lo que vayas viendo. Puedes apuntarlo y comentarlo con tu padre cuando hayáis llegado. También te servirá para comparar quién te pa-

Cuando viajas en el co- rece más correcto de entre los conductores que conozcas. Si no sueles viaiar en coche, puedes ensayar mientras montas en bicicleta.

> Estos juegos que te proponemos no son los únicos que puedes hacer. Seguro que tu imaginación te dicta un buen montón o que se te ocurren cosas para modificar éstos. Lo importante es que te sirvan para que puedas divertirte en las horas que no puedes estar en la playa, en la piscina o de excursión. Nosotros nos sentiremos satisfechos si con ello recuerdas lo que has visto durante el curso e, incluso, aprendes cosas nuevas.







SEGURIDAD Estabilidad Dirección Ruedas NOTA MEDIA: 7,3 NOTA MEDIA SEGURIDAD: 7,8

nérgico y brioso que ha roductos Alfa Romeo altimo 33, 1,7 IE, un faminuy vivo, cuyo precio en 1.000 pesetas. El Alfa 33 las aceleraciones prodines de velocidad sencinas recuperaciones que suspiro sin el menor pelave como rápida, unos ortamiento noble en tolos argumentos de un inco adultos que anima . Este panorama agra-Ilgunos puntos negros. l acabado, que no es deseable; el consumo, za la marcha, y el marimera rebelde en mu-

erecho.

La Voz de Galicia

Estética	8	SEGURIDAD	
Acabado	7		
Habitabilidad	7	Estabilidad	7
Maletero	7	Suspensión	7
Confort	6	Frenos	7
Instrumentación	7	Dirección	6
Equipamiento	7	Ruedas	7
Potencia	8	Luces	6
Elasticidad	8	2000	
Cambio	6	NOTA MEDIA: 7.2	
Velocidad punta	8	NOTA	
Aceleración	8	MEDIA	
Consumo	6	SEGURIDAD: 6.7	

Comentario.—Hace ya bastantes años que Alfa Romeo está consiguiendo importantes éxitos con su modelo 33, un automóvil que en su momento revolucionó a la marca italiana porque significaba un cambio sustancial en la línea que estaba siguiendo. El 33 es un modelo versátil, ágil y económico, ya que por su precio está al alcance de todos los que siempre soñaron con tener un automóvil de esta acreditada marca italiana. Ahora, con esta versión de 1.712 c.c., que desarrolla 110 caballos y alcanza una velocidad máxima de 185 km/h., Alfa Romeo cubre perfectamente el segmento de las berlinas de grandes prestaciones y, lo que es más importante, con unos precios realmente competitivos. Los amantes de los vehículos semideportivos, que les guste el rugir del motor y sentir la conducción sin ningún tipo de ayuda, tienen en este automóvil todo lo que buscan. El nuevo motor de inyección electrónica en el mítico motor boxer del Alfa 33 ha permitido, además, mejorar aspectos tales como la fiabilidad mecánica y la elasticidad del motor a bajo régimen.

LO BUENO

- Prestaciones y rendimientos del motor.
- Precio.
- Relación del cambio.

LO MALO

- Dirección pesada.
- Consumos elevados. Sincronismo del cambio.

autopista

Estética	7	SEGURIDAD	
Acabado	5		
Habitabilidad	6	Estabilidad	5
Maletero	6	Suspensión	5
Confort	6	Frenos	6
Instrumentación	4	Dirección	6
Equipamiento	4	Ruedas	6
Potencia	7	Luces	7
Elasticidad	7		
Cambio	6	NOTA MEDIA: 5.9	
Velocidad punta	7	NOTA	
Aceleración	6	MEDIA -	
Consumo	6	SEGURIDAD: 5,8	

Comentario.—Son muchas las modificaciones que se han introducido en la nueva gama 33 de Alfa Romeo. El exterior ha sido rediseñado en su práctica totalidad. El frontal y el maletero recuerdan a su herma-no mayor, el Alfa 164, dándole así un aire familiar. Como corresponde a una marca con tradición tan de-portiva como es Alfa Romeo, uno de los puntos más destacados del nuevo 33 es su motor. No sólo es una delicia oírlo y ver cómo sube de vueltas sin ningún ti-tubeo, sino que además su utilización es muy agradable, gracias a su respuesta a bajo y medio régimen. Los consumos están razonablemente ajustados, gracias a la inyección electrónica, a un peso relativamente bajo (990 kg.) y a unos acertados desarrollos del cambio. Gracias a las modificaciones introducidas en el bastidor y en la geometría del tren delantero, el comportamiento del nuevo 33 se ha mejorado en bastantes enteros. Las mejoras introducidas en el interior se dejan notar nada más introducirnos en el vehículo. Los asientos han sido modificados por completo y cuen-tan con un confort y una sujeción lateral superior a los del modelo antiguo. El salpicadero también ha sido objeto de renovación y, además, se ha mejorado la calidad de los materiales empleados. Con la nueva carrocería, el maletero tiene más capacidad y cuenta con unas formas regulares que permiten una buena colocación de los bultos.

LO BUENO

Facilidad de conducción. Prestaciones.

- Equipamiento completo.

LO MALO

- Calidad de acabado.
- Consumo.
- Manejo del cambio.

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

	Matrícula	s concedidas	Total vehículos	Total	Licencias
Provincias	Ultimas matrículas	matrículas matrículas		permisos expedidos	de conducción
	abril 90		mayo 90 937	584	90
Alava (VI)	5242-L	6179-L	911	612	199
Albacete (AB)	2253-K	3164-K	4.961	3.325	940
Alicante (A)	7907-BS	2868-BT	1,398	1.020	269
Almería (AL)	4026-0	5424-0		1,905	268
Asturias (O)	6698-AW	9711-AW	3.013	332	60
Avila (AV)	8410-E	8832-E	422	1,120	305
Badajoz (BA)	0514-0	1867-0	1.353	2.127	581
Baleares (PM)	4662-BD	8782-BD	4.120	10.324	2.537
Barcelona (B)	5029-LH	7102-LK	22.073		86
Burgos (BU)	8415-M	9478-M	1.063	576	131
	4504-J	5315-J	811	703	851
Cáceres (CC)	2282-AG	5138-AH	2.856	2.125	265
Cádiz (CA)	7836-V	9430-V	1.594	1.314	
Cantabria (S)	6609-W	8463-W	1.854	977	226
Castellón (CS)	4089-M	5272-M	1.183	820 -	233
Ciudad Real (CR)	8266-X	0270-Y	2.004	1.537	403
Córdoba (CO)	5891-AT	8789-AT	2.898	2,241	474
Coruña, La (C)	7305-F	7815-F	510	472	50
Cuenca (CU)	7305-P 8054-AK	0534-AL	2.480	1.240	301
Gerona (GE)	8208-V	0427-W	2.219	1.994	593
Granada (GR)		6422-E	420	271	61
Guadalajara (GU)	6002-E	7422-AH	2.201	1.539	221
Guipúzcoa (SS)	5221-AH	7974-M	1,268	712	238
Huelva (H)	6706-M	8835-E	632	399	74
Huesca (HU)	8203-E	8060-N	1,260	1.068	322
Jaén (J)	6800-N		1.426	975	123
León (LE)	8997-S	0423-T	1.291	773	140
Lérida (L)	8770-S	0061-T	906	603	125
Lugo (LU)	7863-L	8769-L	21,275	10.028	1,103
Madrid (M)	2140-LB	3415-LD	4,071	2.913	849
Málaga (MA)	6810-AW	0881-AX		2.484	786
Murcia (MU)	8477-AN	1636-AP	3.159	686	143
Navarra (NA)	8563-Z	0515-AB	1.952	522	112
Orense (OR)	1210-L	2110-L	900	434	36
Palencia (P)	1165-G	1647-G	482	1.532	304
Palmas, Las (GC)	1224-AS	3532-AS	2.308		513
Pontevedra (PO)	4063-AJ	6326-AJ	2,263	1.595	105
	1631-K	2477-K	846	547	60
Rioja, La (LO)	1124-L	1955-L	831	541	246
Salamanca (SA)	0567-AM	2778-AM	2.211	1.357	41
Sta. Cruz Tenerife (TF)	1508-F	1963-F	455	268	
Segovia (SG)	6354-BH	1450-BJ	5.096	2.920	1.202
Sevilla (SE)	5761-D	6025-D	264	138	24
Soria (SO)	7945-AB	0263-AC	2.318	1.166	331
Tarragona (T)	8296-E	8643-E	347	241	56
Teruel (TE)	1875-O	3196-0	1.321	863	195
Toledo (TO)	9380-DJ	7421-DK	8.041	4.885	1.509
Valencia (V)	9380-DJ 9641-T	1127-U	1.486	1.055	133
Valladolid (VA)		6707-BD	3.577	2,135	285
Vizcaya (BI)	3130-BD	1618-G	456	403	50
Zamora (ZA)	1162-G		2,607	1,448	214
Zaragoza (Z)	4952-AJ	7559-AJ	290	212	23
Ceuta (CE)	6295-D	6585-D	231	169	16
Melilla (ML)	5770-C	6001-C	133.416	80.230	18.475

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

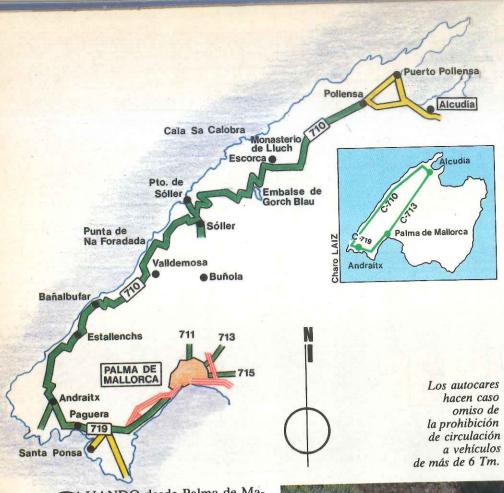
A quienes sí atenderemos será a los distintos centros de EGB, BUP y FP, siempre que no dispongan ya de una suscripción. Pero para ello será requisito indispensable que cursen la referida solicitud en un escrito oficial del centro correspondiente.

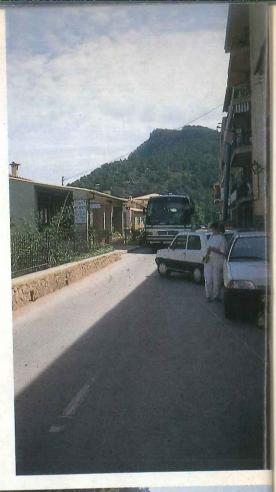
CAMBIOS DE DOMICILIO

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







UANDO desde Palma de Mallorca el viajero pretende llegar hasta Pollensa y Alcudia, en la zona Norte de la isla, puede recurrir a dos itinerarios: uno interior —el de la C-713—, por una carretera perfectamente delineada que, no obstante, presenta algunos puntos conflictivos al atravesar el casco urbano de determinadas poblaciones; otro, bordeando el mar, por las carreteras C-719 y C-710, cuyo trazado es el resultado de un camino natural que ha «elevado» su categoría al ver aumentar, con el tiempo, las necesidades de su entorno.

TRAFICO eligió esta segunda alternativa porque sus complicadas características, curvas continuas y estrechez de la calzada, no son óbice para que su belleza paisajística constituya un atractivo suficiente para propios y extraños.

La C-719 comienza en el casco urbano. Sus primeros kilómetros transcurren por el Paseo Marítimo, con una elevada intensidad de tráfico al unirse los vehículos que se dirigen a las playas del Oeste —única salida por el momento, aunque las obras de circunvalación que se están realizando estarán, según las previsiones, finalizadas en 1992— y el movimiento de mercancías que el propio puerto genera.

Km. 3,900.—Entrada a la autopista PM-1 —vía utilizada ma-



Las curvas, una constante en todo el recorrido.

yoritariamente por los conductores—y salida de los vehículos procedentes del puerto, dique oeste. Los depósitos de Campsa perfilan su silueta rodeados de urbanizaciones y muy próximos al palacio de Marivent, residencia privada de los Reyes de España en sus estancias en la isla. Acabamos de tomar la curva de Pelaires, antiguo «punto negro» y ahora con asfalto antideslizante, bandas rugosas y barrera de protección.

A un lado y otro de la carretera todos los colores del arco iris nos sitúan en el bullicio impersonal de cualquier zona turística.

km. 6,800.—Desvío, señalizado mediante semáforos, hacia la playa de Illetas. Aparecen los primeros pinares e iniciamos una pequeña subida y la carretera incorpora un carril para vehículos lentos.

Km. 8,300.—Primera de las numerosas rotondas—solución urbanística muy extendida en Baleares para regular las intersecciones y desvíos que encontraremos en nuestra



«Torres de vigilancia».
Ayer cuidaban a los mallorquines de los visitantes indeseables, hoy son puntos de atención de turistas.



A pesar de la línea discontinua, el alto riesgo de un adelantamiento es evidente.



Los turistas y su típico «despiste» suponen un problema añadido.

ruta.— En este caso, dirección Bendinat, en la costa de Calviá.

EL PELIGRO DE LOS PEATONES

Km. 9,100.—Travesía de Portals Nous. Calzada sin arcenes. En los meses de verano numerosos peatones irrumpen en la misma y pasean por sus laterales. Llegamos a Marineland, parque acuático donde focas y delfines son los protagonistas. También aquí la autopista PM-1 discurre en paralelo a nuestro camino.

Km. 14,300.—El tramo comprendido entre este kilómetro y Puerto Andraitx sirve de base a un análisis de los tipos de accidentes y sus causas dentro del Plan NERA (Plan Nacional de Reducción de Accidentes), para lo que se ha incrementado la vigilancia mediante radares y un mayor número de agentes de la Guardia Civil.

Km. 14,800.—Rotonda de Cala Figuera. Considerada como el punto más conflictivo de toda la isla, al confluir aquí todos los vehículos que circulaban por la autopista, cuyo trazado acaba de finalizar.

Km. 16,800.—A la izquierda, la carretera hacia Santa Ponsa. También en esta ocasión el cruce de vehículos se organiza mediante una rotonda. La historia de esta bella localidad asegura que su costa fue el primer punto de desembarco del rey Jaime I de Aragón en la conquista de la isla de Mallorca.

Km. 19,600.—Dos curvas muy peligrosas, sobre todo si el día amanece lluvioso, antes de llegar a la travesía de Paguera. Circulación densa y muy conflictiva, motivada por la continua carga y descarga de mercancías y el constante cruce de peatones—incrementado en la época estival—, situación esta que se vería notablemente mejorada con una deseada vía de circunvalación.

Km. 26.—Nos enfrentamos a un nuevo repecho con carril de vehículos lentos, que termina sin ningún tipo de señalización previa.

Km. 28.—Desvío a Puerto Andraitx, donde finaliza la C-719. En este último tramo la carretera se estrecha y en algunos puntos no caben dos vehículos.

Un marcado escalón lateral agrava el problema.

DESDE ANDRAITX, LA C-710

Km. 112.—Volvemos a Andraitx, donde tomamos la C-710, segunda carretera analizada. Aunque para el conductor ambas comarcales parecen una misma ruta, el sentido descendente de los kilómetros deja claro que se trata de una nueva carretera que tiene su inicio en Pollensa, nuestro destino. Nada más abandonar el casco urbano, una señal de peligro nos informa que, a pesar de la línea discontinua, en los próximos 16 kilómetros la maniobra de adelantamiento es muy arriesgada. El conductor deberá retener en su memoria este dato, ya que en ningún otro momento se le volverá a indicar.

Km. 85.—Travesía de Bañalbufar. Termina la prohibición de circular a vehículos de más de seis toneladas de peso que se mantenía desde Andraitx. Sin embargo, a lo largo de nuestro camino son numerosos los autocares que encontramos.

Km. 80.—Desvío a Valldemosa y Sóller. Carretera muy estrecha, con firme en mal estado. Olivos centenarios y verdes almendros flanquean la calzada.

Km. 70.—Mejoran el firme y la anchura de la vía. De nuevo una señal de adelanta-

PALMA DE MALLORCA

> Las rotondas son una de las soluciones urbanísticas más extendidas en Baleares.

Sta. Maria

LA OTRA **ALTERNATIVA**

La C-713 es el eje vertical de más conflictivos de la C-713. Con Mallorca. Partiendo de la capital, Palma, tiene su final en la localidad de Alcudia. Su importancia radica en la intensidad del tráfico que soporta esta carretera durante todo el año, al servir de enlace entre los principales focos industriales de la para bicicletas». Los fines de semaisla. La comodidad que aporta un trazado lineal y el buen estado de su firme se ve mermada al atravesar la carretera el casco urbano de varias de las localidades más cercanas a Palma.

Alcudia 5,100 (Pont d'Inca) podemos considerar que termina el núcleo urbano de la nuestro recorrido. Aquí, un cambio de rasante constituye el primer «punto negro». La cercanía de esta población a Palma es el factor determinante para convertirla en un «barrio dormitorio» de la gran ciudad, lo que diariamente supone un importante tráfico de ida y vuelta. Densidad que se mantiene hasta el polígono industrial (km. 8) e Inca.

Hacia el kilómetro 10 se inician las obras de la futura autopista, que, además, será la vía de circunvalación de Santa María, localidad en la que encontramos otro de los tramos

sorpresa, observamos cómo la regulación de paso de peatones con semáforos presenta una señalización horizontal que no se corresponde con lo que recoge el Código de la Circulación, sino que significa «paso na v los meses estivales hay que añadir todo el tráfico procedente de las playas, que da lugar a importantes retenciones que se inician unos kilómetros antes, en Consell.

Binissalem es otra de las locali-En el kilómetro dades que atraviesa la carretera, aunque en este caso no reviste ninguna conflictividad.

Al llegar a Inca -kilómetro 28- varios semáforos indican capital, inicio de la proximidad de un importante núcleo urbano, donde se ubican afamadas fábricas de calzado y otros artículos de piel. Dos entradas y una vía de circunvalación con dos carriles resuelven el tránsito de vehículos de la zona.

En el kilómetro 41,800, la intersección de las vías que conducen a Palma, Alcudia y La Puebla constituye el último de los «puntos negros» que encontramos en nuestro recorrido. A pesar de una señal de «stop», los vehículos que proceden de esta última población irrumpen a veces en la calzada, provocando graves accidentes.





A pesar de estar regulada por un stop, la intersección previa a Alcudia constituye un importante punto negro.

Hay que visitar

En este recorrido, en el que

el mar es el protagonista.

de admirar interesantes

poblaciones y rincones.

En la ciudad de Palma.

antigua Medina Mayurca, le

recomendamos pasearse por

viejo, recrearse en la calma y

las callejuelas de su casco

señorío de sus portalones,

Almudaina y el Castillo de

Bellver y, por supuesto,

gótica de su catedral.

admirar la majestuosidad

Cuando llegue a Valldemosa,

refugio de los tormentosos

amores de Chopin y George

Sand, déjese arrastrar por el

Al divisar el Puig Major tiene

la oportunidad de desviarse

(por una sinuosa carrtera) al

impresionante paisaje de La

Calobra, donde las rocas y el

mar forman un pequeño

Por último, Alcudia nos

ofrece importantes restos

de Formentor pueden

ofrecerle el mejor de los

finales de un precioso viaje.

romanos y, unos kilómetros

más allá, las cristalinas aguas

otras galaxias.

paraíso que nos traslada a

atractivo de su Cartuja.

visitar el Palacio de la

también son numerosas las

oportunidades que tendremos

mientos peligrosos, esta vez ilegible a causa de pintadas que reivindican prioridades lingüísticas.

Km. 64.—Parada obligada de turistas en el palacete del archiduque Luis Salvador, hijo del último emperador de Austria. «La Punta de Na Foradada» (que podríamos traducir como «roca agujereada») completa la belleza del paisaje.

Km. 45.—Problemas de nieve durante el invierno. Buena señalización y estado del firme. Peralte en las curvas.

Km. 36.—Término municipal de Escorça. A través de un túnel salvamos la Sierra Norte. A la derecha, el pantano de Cúber, lugar de

interés para los ufólogos por las supuestas apariciones de «ovnis».

Km. 18,8.—Desvío al monasterio de Lluch, antigua posada de peregrinos que mantiene la tradición dando cobijo a quienes buscan el silencio y la tranquilidad.

Km. 9,5.—Pollensa, última rotonda de nuestro viaje y final del recorrido, en dirección al puerto. Constituye un punto negro en su intersección con la PM-220, porque la falta de visibilidad impide al conductor reducir su velocidad ante la presencia de una señal de «stop».

> Texto y fotos: Mercedes LOPEZ y Juana SANCHEZ (Enviados especiales)

Hay que degustar...

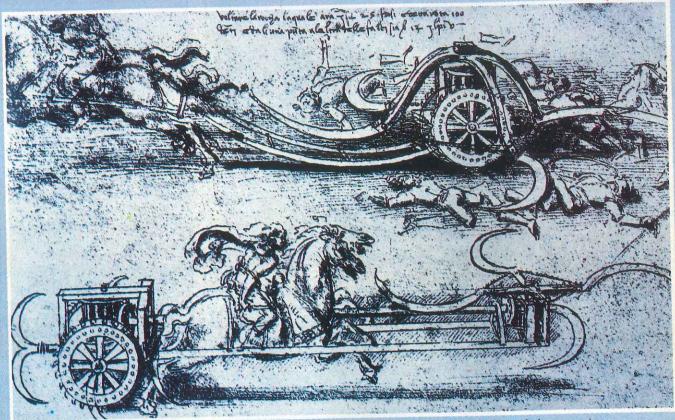
Aunque la cocina mallorquina no es muy afamada, sus sopas marineras son muy dignas y muy sabrosos los crustáceos y pescados de roca, que a la parrilla y en alguno de sus restaurantes al borde del mar pueden resultar un «manjar de dioses».

Por supuesto, no se vaya sin degustar su riquísima sobrasada y el pan con aceite, tomate y cualquier embutido. También nos permitimos recomendarle la «coca de trempó», pasta muy fina cubierta de tomate, cebolla y pimiento, que no tiene nada que envidiar a la «invasora» pizza. Y algo que seguro no dejará de tomar, porque es aperitivo obligado, son las aceitunas de los numerosos olivares mallorquines.

Pero, sobre todo, sea usted goloso o no, no se olvide de probar sus famosísimas ensaimadas, crujientes y rellenas de todo lo que pueda imaginar (cabello de ángel, nata, crema, etcétera). Para terminar, nada mejor que una copita de alguna de sus bebidas estomacales, a base de alcohol y hierbas maceradas. Eso, claro, si no se va a conducir.



EL COCHE, A LO LARGO DE SU HISTORIA, HA SIDO TAMBIEN TEMA DE INSPIRACION PARA LOS ARTISTAS



Leonardo da Vinci ya realizó algunos estudios y proyectos de coches movidos por agua que no necesitaban repostar.

DEL ASFALTO AL PINCEL

El coche ha sido uno de los inventos que más ha transformado la vida del hombre; espacio y tiempo se trastocan considerablemente cuando nos ponemos detrás de un volante. Por ello, el automóvil ha sido motivo de inspiración para numerosos pintores, desde que a finales del XIX el fenómeno automovilístico viese la luz. Así, óleos y lienzos han reflejado para la historia esa nueva realidad que se ve y se vive tras el cristal del coche: velocidad, movimiento y tecnología a 100 kilómetros por hora.

lo largo de los siglos, el arte se ha encargado de dejar constancia para la posteridad de los acontecimientos habidos en cada época; pero también ha sido el medio de poner en tela de juicio los aspectos más negativos de los sistemas sociales, políticos y económicos.

La pintura posiblemente sea, de entre todas las ramas del arte, la que mejor refleja, ya desde los primeros grabados rupestres, los diferentes cambios que el mundo ha experimentado.

El automóvil ha sido y sigue siendo uno de los inventos que más ha transformado el ritmo y la forma de vida desde que a finales del XIX se pusieran en marcha los primeros prototipos de vehículos autopropulsados.

Desde los primeros momentos de su historia, los pintores se hicieron eco en





El impresionista Henri Toulouse-Lautrec, en 1896, realizó la litografía titulada «El automovilista», reflejando al conductor del vehículo dominado por su encolerizada máquina.

sus obras de la novedad y sus consecuencias, bien ensalzándolas, bien rechazándolas. Estas dos posturas se han mantenido constantes a lo largo de los años de existencia del automóvil.

Ya a finales del siglo XV, el artista e inventor italiano Leonardo da Vinci diseñó en varios grabados los bocetos de lo que pretendía ser un automóvil impulsado por agua y que no necesitaría repostar combustible, al ser de circuito cerrado. Este invento se utilizaría sobre todo en las guerras, y respondía al ánimo renacentista de controlar el universo y explicarlo todo. Lejos estaba Leonardo da Vinci en 1483 de imaginar que aquel «automóvil» acabaría convirtiéndose cinco siglos más tarde en un objeto añadido a nuestro cuerpo.

La invención del coche en el XIX establece un nuevo diálogo entre artistas y automóvil, incluyendo su imagen en las creaciones e intentando captar el significado de esta innovación en



Por medio de líneas queda representada la progresión de un vehículo a través del espacio en el cuadro «Dinamismo del automóvil», de Russolo.



Los futuristas, en su defensa del progreso y los avances técnicos, hacen en sus composiciones verdaderos cantos al mundo de la velocidad, como Giacomo Balla en «Velocidad Abstracta».

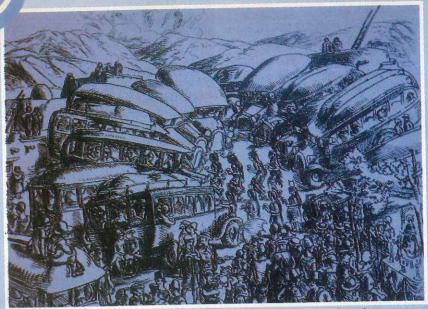
«A través del parabrisas» ya contemplaba Matisse, en 1917, una realidad rápidamente mutable y distinta a la vista desde una ventana, un balcón o una nuerta.

la vida diaria y en la cultura en general.

CABALLO-COCHE

Las primeras muestras pictóricas del vehículo lo ponen en contraposición con el otro gran medio de comunicación que se había empleado hasta entonces: el caballo. Son composiciones que contrastan no sólo dos formas de transporte, sino también unos estilos de vida, que, ya se esbozaba, iban a cambiar radicalmente.

Toulouse-Lautrec fue uno de los pioneros en emplear el coche como motivo de sus pinturas. Así, en la litografía titulada «El automovilista», de 1896, retrata el tiempo y la modernidad que llega, en parte, sobre una encolerizada máquina de cuatro ruedas que tiene poseído al conductor; al lado, una señora paseando tranquilamente, símbolo de la sociedad del XIX, que empezaba a morir en aque-



En «Viaje a la India», de John Sloail, una multitud de autobuses de turistas rodean en círculo a un grupo de indios de Santa Fe, pareciendo un ritual de danzas, como un irónico rechazo a la imagen del XIX.

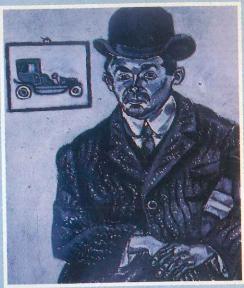
llos momentos. Eran años, aquellos primeros del XX, en que los fabricantes competían ferozmente por lograr máquinas más potentes. Esta competitividad hace que se empiecen a celebrar, sobre todo en Estados Unidos, carreras de vehículos.

En los carteles publicita-

rios de estas competiciones encontramos una muestra de la sensación que produce el nuevo invento en los artistas: con pequeñas variaciones, todos indican velocidad y movimiento por medio del humo o de un velo de polvo provocado por el coche, mostrando la apariencia de dar sacudidas con un aspecto fanático y peligroso y dibujando los cuerpos con escorzos y curvas exagerados desde una perspectiva aérea.

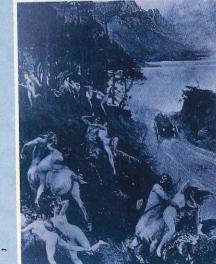
Movimientos como el art. nouveau o el futurismo dieron un impulso a todo lo que fuese difundir la imagen de una modernidad que adoraba a las máquinas, a las nuevas técnicas y a la velocidad.

Eran los años de la Belle Epoque y se celebraban todos esos aspectos que da-

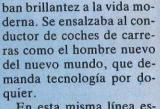


Joan Miró es uno de tantos pintores españoles que poco a poco va introduciendo en sus obras motivos alusivos al automóvil, como refleja en su composición de 1918, «El chófer».

En la década de los treinta se introducen temas relacionados con el mundo del tráfico. Así, Grant Wood trata el tema de la accidentalidad en «Muerte en la carretera».



A principios de siglo, los artistas del pincel contraponen en sus lienzos al caballo como antiguo medio de transporte y al coche como innovación trascendental, como Paul Gervais en «El motorista completo».



En esta misma línea están los pintores cubistas, con su peculiar forma de frangmentar la realidad, desmaterializar formas y solidificar el espacio por medio de transparencias; con ello pretenden crear un idioma visual de sensaciones y dinamismos.

Estas sensaciones de innovación y celeridad las
enmarcan sobre todo dentro de la gran urbe en que
en esos momentos se estaba empezando a convertir
la ciudad; aunque también
algunos artistas presentan
ciudad y automóvil como
objetos de riqueza que
quedan caricaturizados y
que parodian a las clases
adineradas y obsesivamente pendientes de incrementar sus posesiones materiales.

UNA NUEVA VISION

La importancia que rápidamente va adquiriendo el



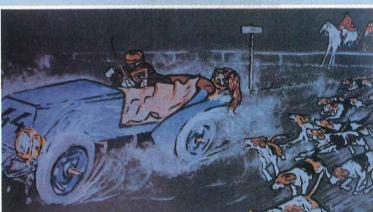


Dalí, con su peculiar y poética interpretación de los acontecimientos, dibuja, en 1925, «Fantasmas de dos automóviles», simbolizando cómo el coche y las tecnologías modernas han roto el equilibrio de la naturaleza y son ahora víctimas de ella.



Uno de los primeros medios donde se representa el coche es en los carteles publicitarios de las competiciones automovilísticas. Todos destacan la velocidad a través de elementos como polvo,

humo o viento.



vehículo hace florecer una red diversificada de industrias y negocios, cuya principal finalidad es estar al servicio del automóvil: gasolineras, garajes, construcción de carreteras, talleres... En definitiva, lo que se quería transmitir constantemente era la modificación a que se veían sometidos el espacio y el tiempo cuando se estaba tras un volante; para ello

vehículo hace florecer una se recurre a impresiones terior de un vehículo con sensoriales como velocitrias y negocios, cuya prindad, luces, humo y ruidos.

Una de las creaciones que, de una forma sencilla y armónica, mejor transmite el cambio que ha venido de la mano del coche es la titulada «A través del parabrisas», realizada por Matisse en 1917. En la composición se diferencian claramente dos partes: en la inferior, Matisse dibuja el in-

sus mandos, y en la superior se pueden ver tres ventanas del coche y tras ellas un paisaje campestre. El autor pone en relación lo natural y lo artificial, integrándolo en un todo equilibrado y bello: se trata de reflejar la yuxtaposición exterior-interior desde el parabrisas de su coche. Además representa una variación del aspecto que

ofrecía el exterior visto desde una ventana, una puerta o un balcón; la realidad que se puede ver desde el cristal del parabrisas es móvil y constantemente variable, funcionando éste como filtro visual y psicológico.

Otra de las composiciones con el automóvil como protagonista es la realizada en 1935 por Grand Wood. Sólo con el título ya se puede tener una idea de la impresión que plasma: «Muerte en la carretera». El pintor trata al automovilista como un villano que pone a menudo en peligro su vida v la del resto de conductores. La totalidad de la pintura refleja un mundo fuera de control, haciendo respetar la carretera a lo largo de vallas, cables v postes telefónicos v trazando un espacio distorsionado convertido en peligrosa sugestión de un accidente que aún no ha llegado a producirse, pero que está a punto de ocurrir. La obra nació provocada por la muerte en accidente de tráfico de un amigo del pin-

Algunos pintores españoles también introdujeron el automóvil en sus composiciones, como Joan Miró, que en 1918 realizó el retrato del chófer Heriberto Casany, o Salvador Dalí, que en seguida lo introdujo como tema de algunos grabados como los efectuados en 1925, titulados «Fantasmas de dos automóviles». Son dos poéticas composiciones en las que arremete con sus peculiares símbolos contra la moderna tecnología que ha roto el equilibrio de la naturaleza y se convierte ahora en víctima de ella. Sin embargo, Antonio López, pintor urbano por excelencia, prefiere no añadir a sus cuadros la figura del vehículo porque rompe la bella arquitectura de las ciuda-

LA MUJER COMO RECLAMO

Después de la Segunda Guerra Mundial emergen dos tendencias pictóricas, que se prolongan hasta hoy, y que utilizan frecuentemente el mundo del volante como tema en sus composiciones; una es la cultura de masas y otra el expresionismo abstracto. La noción de cultura de masas desarrolla esos elementos situados alrededor de la vida consumista y llena de fenómenos populares, propiciados a mediados de los años cincuenta por la explosión de los «mass media». Como forma de expresión utiliza técnicas fotográficas. Por el contrario, el expresionismo abstracto recoge en sus composiciones metafísicas las facetas más violentas del mundo: accidentes, crisis energéticas, movimientos ecológicos e inestabilidad económica. Su objetivo es incidir directamente en los sentidos.

La figura femenina ha estado unida al automóvil como reclamo publicitario desde que se pusieron a la venta los primeros modelos. Esta tendencia se ha

JOSEP GUINOVART Y SU «NATURALEZA VELOZ»



El automóvil se ha convertido en el soporte del cuadro «Naturaleza veloz».

La imaginación de los artistas y su continua búsqueda de nuevas formas de expresión no acabarán nunca de sorprendernos. Esta vez el automóvil ha sido el protagonista, tras haber sido en muchas ocasiones motivo para una obra pictórica, se convierte ahora en soporte en el cual el autor ha plasmado sus impresiones y sentimientos.

La realización de este cuadro móvil ha sido del pintor barcelonés Josep Guinovart, quien aceptó una iniciativa de la marca Ford, como una forma de homenaje al éxito de ventas obtenido en el mercado por el modelo Fiesta.

La idea vuelve a poner de manifiesto la importancia del coche como un fenómeno de masas en cualquier faceta de nuestra vida. En concreto, el objeto de esta composición ha sido plasmar en el vehículo los rasgos de los distintos paisajes que ha recorrido y que de alguna forma han dejado huellas y recuerdos en el coche. Así, por ejemplo, el autor ha usado motivos animales y vegetales, como pájaros, barro, bosque o piedras.

La obra se titula «Naturaleza veloz», y según manifestaciones de Josep Guinovart, «se ha querido trasladar al coche la poética de lo natural». Para él, «en las carreteras hay que conducir despacio, integrándonos en el entorno; sin embargo, las autopistas invitan a ir más deprisa, debido a que nos alejan del paisaje».

Esta iniciativa es una prueba de que técnica y naturaleza no tienen por qué estar constantemente enfrentadas, sino que pueden integrarse de una forma armónica, equilibrada e incluso atractiva.



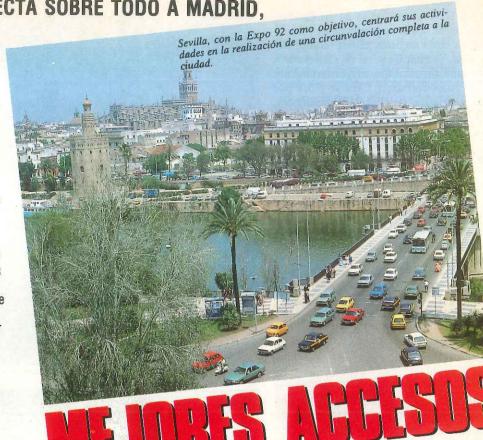
En la pasada década de los 80, el nuevo expresionismo que intenta plasmar el auto y el mundo que le rodea. En esta línea está el cuadro de Carlos Almaraz, realizado en 1982, titulado «Choque en la playa».

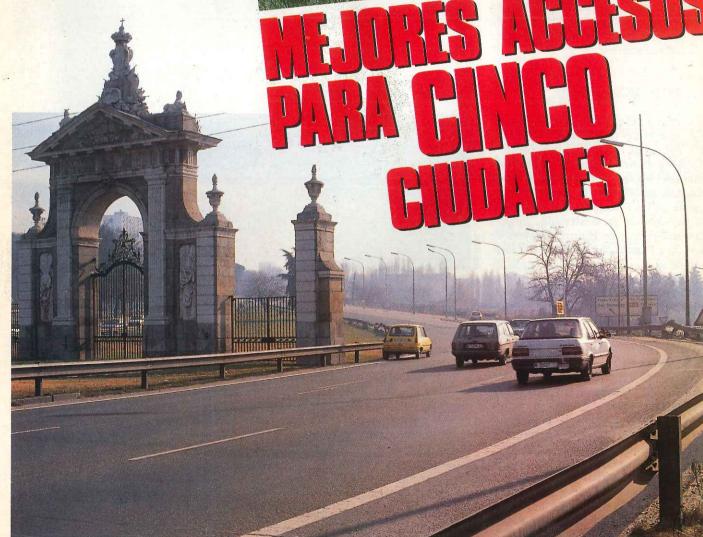
ido ampliando con la progresiva incorporación de la mujer al mundo de las cuatro ruedas. Los carteles de las campañas publicitarias se basan en proporcionar el coche como objeto elegante de moda y sitúan a su lado una imagen femenina, acrecentando con ello el número de mujeres conductoras como una forma de incrementar sus posibilidades de contactos sociales: trabajo, romances y actividades de recreo.

Teresa G. GONZALEZ Fotos: Miguel GARROTE EL «PLAN FELIPE» AFECTA SOBRE TODO A MADRID. BARCELONA.

VALENCIA, SEVILLA Y MALAGA

Con una inversión total de 1,629,000 millones de pesetas, el llamado «Plan Feline» de transportes tratará de meiorar los accesos a grandes ciudades, tanto a través de carreteras como incrementando la oferta ferroviaria de cercanías como transporte alternativo. Este plan se centra fundamentalmente en cinco ciudades (Barcelona, Madrid, Málaga, Sevilla v Valencia), aunque incluye actuaciones en otras poblaciones, como Oviedo. Córdoba, Granada, Almería, Puerto de Santa María (Cádiz), Teruel, Huelva, Huesca o Vigo (Pontevedra), por citar sólo unos ejemplos.





Puerta de Hierro, en Madrid, una de las obras del «Plan Felipe» que ya está realizada y en funcionamiento.

Este plan, al que se le ha criticado la inclusión de obras ya proyectadas y financiadas a costa de otros planes (como, por ejemplo, el Plan General de Carreteras). tiene una financiación mayoritariamente de la Administración Central (73,7 por 100, alrededor de 1.200.000 millones), aunque existen también aportaciones de las administraciones territoriales (ayuntamientos y comunidades autónomas), que aportan un 24,1 por 100 (393.000 millones) y de la empresa privada (que costearán el 2,2 por 100, es decir, 36.000 millones). No obstante, según las críticas a este plan, sólo 445.000 de los 1.629.000 millones de que consta el proyecto son de nueva inversión, mientras que el resto corresponden a otros planes.

Dentro de este plan, la mitad de la inversión (50,1 por 100) corresponde a infraestructura de vehículos a motor; una tercera parte, 30,9 por 100, a transportes urbanos, y un 19 por 100 a transporte ferroviario. Sin embargo, según apuntó la portavoz del Gobierno en su presentación del plan, la importancia de estas actuaciones se ve claramente al considerar que la mitad de la población española se ve afectada por esta iniciativa, pese a centrarse básicamente en sólo cinco ciudades.

MADRID: M-40, M-50...

Madrid es el punto que mayor inversión recibirá del plan Felipe: el 34,6 por 100 del total, es decir, en torno a 563.000 millones de pesetas. Las actuaciones del MOPU se centrarán en la terminación de la M-30 (Puerta de Hierro-Puente de los Franceses, tres tramos de la Avenida de la Ilustración, enlaces Zarzuela-Puerta de Hierro y mejora de la M-30 y Puente de Ventas), la realización de la M-40 (Manoteras-Arturo Soria, dos tramos de la Vía Borde de Hortaleza, enlace de Pavones, accesos Norte y Sur de Mercamadrid, Conexión N-IV y carretera de Toledo, distribuidor Este (N-II y N-III), distribuidor Oeste (N-V y N-VI), distribuidor Noroeste (N-VI y Arroyo del Fresno), mejora de la conexión Arroyo del Fresno y N-I (enlace N-V y N-401) y el comienzo de la M-50 (entre N-I y N-VI).

Dentro de los accesos, la variante N-IV (tramo Sur del "by-pass"), nuevo acceso al aeropuerto, variante de Alcobendas-San Sebastián de los Reyes, nueva conexión de la N-II con el distribuidor Este, nudo de O'Donnell-distribuidor Este, paso de la Avenida de Aragón sobre la N-II, nudo Manoteras-Continente (N-I), Villaverde-Seseña (N-IV), Barajas-Torrejón (N-II) y la ampliación del número de carriles de la N-VI.

Barcelona deberá tener terminadas las obras antes de que comiencen los Juegos Olímpicos del



En el capítulo de autovías, se trabajará en los tramos San Agustín-Venturada-La Cabrera-Buitrago-Puerto de Somosierra, las variantes de Buitrago, la vía de servicio entre éste y La Cabrera y los enlaces de San Agustín-Pedrezuela-El Vellón de la N-I. En la N-II, variante de Alcalá de Henares, incluido el enlace y el tramo desde esta población hasta el límite con Guadalajara. En la N-III, final de la A-3/Arganda, variantes de Arganda y Perales y tramo Perales-Tarancón. En la N-IV, remodelación del enlace de Getafe, variante de Aranjuez y actuaciones complementarias. En la N-401, enlaces con Leganés y Fuenlabrada, construcción del enlace con Getafe y remodelación del de Parla, variante de Parla y tramo Getafe-Parla-Torre-

jón de la Calzada. Se construirán dos nuevas radiales: R-2, que conectará la variante de Alcalá con la M-40 en O'Donnell, y R-3, entre M-40 y Ciempozuelos y Navalcarnero.

Además, a cuenta de la Comunidad de Madrid se construirán varias vías: El Goloso-Aeropuerto, Vicálvaro-Coslada, C-501 a N-IV, Las Rozas-N-IV, Leganés-N-IV, Aravaca-Nudo Puerta de Hierro.

BARCELONA, ANTES DE LA **OLIMPIADA**

Barcelona es la segunda, por orden de inversión, del «Plan de Felipe», con 466.000 millones de pesetas, con la ca-

VARIANTES PARA OTRAS CIUDADES

204,000 millones de pesetas dedicará el MOPU a mejorar los accesos a otras importantes ciudades. Destacan, entre otras, las variantes de Córdoba, Granada, Almería. Puerto de Santa María (Cádiz), Teruel, Ciudad Real v Avilés (Asturias) v las circunvalaciones de Logroño, Salamanca, Cuenca, Lérida, Tarragona, Huelva, Huesca y Vigo (Pontevedra). Igualmente, habrá inversiones para mejorar los accesos, construcción de enlaces y duplicación de calzadas. Por ejemplo, se mejorará el trazado de la autovía Oviedo-Campomanes y Oviedo-Pola de Siero.



El «semáforo de Europa», con las obras de circunvalación de Valencia, de jo de provocar

racterística de que las obras deben estar terminadas, en su mayoría, antes del verano 92, fecha de celebración de los Juegos Olímpicos. Antes de esa fecha se culminará el cinturón litoral (entre Morrot y la conexión con las autopistas A-17 y A-18), la «pata Sur» (Diagonal-El Prat y el enlace con el cinturón litoral), la «pata Norte» (Trinidad-Mongat), la autovía del Bajo Llobregat y el tramo de autovía entre Igualada y Martorell y, a través de financiación privada, el itinerario del Maresme (Mataró-Malgrat). Mediante un convenio con la Generalidad y el Ayuntamiento, una vía al Oeste desde Santa Coloma de Gramanet hasta Cornellá.

VALENCIA: EL PROBLEMA LLEGA DEL NORTE

Valencia es el tercer punto, si atendemos a la importancia de la inversión (74.000 millones de pesetas), cuyo mayor problema radica en la insuficiencia

EL TREN TAMBIEN EXISTE

Otra de las características del «Plan Felipe» es no sólo ampliar la infraestructura de los accesos a las ciudades, sino ampliar la oferta de transportes alternativos: tren y transporte urbano, que recibirán un 19 y un 30,9 por 100 del total de la inversión. Madrid, Barcelona, Sevilla, Valencia, Bilbao y Asturias serán los principales puntos de actuación en los servicios de cercanías, donde se incrementará la oferta alternativa de ferrocarril para intentar descongestionar los accesos a esas ciudades.

de distribuciones comarcales en el Norte y Sur. El proyecto más importante es la realización del II Cinturón ("bypass") con los tramos Sagunto-El Puig-Bétera, Ademuz, N-III, enlace N-340 conexión con N-332. En lo que a accesos se refiere, el distribuidor Norte (Liria-Moncada) y Sur (L'Horta Sud-Pista de Silla), acceso al Puerto de Valencia, penetración Oeste y ramal del aeropuerto y, en convenio con el Ayuntamiento valenciano, la realización de un cinturón urbano.

SEVILLA: MARCADA POR LA **EXPO**

Sevilla recibirá una inversión de 57.000 millones de pesetas, con un objetivo principal: la circunvalación de la ciudad. Las actuaciones serán las siguientes: circunvalaciones Este, Sureste (dos tramos). Suroeste (incluidos el acceso Este al Puerto, la variante de acceso del ferrocarril al Puerto y la supresión del paso a nivel N-IV) y Oeste (incluido el tramo Pañoleta-Camas), accesos N-630-La Cartuja y N-630-Zona Industrial, Ronda urbana Norte, enlace entre Ronda Norte y Ronda del Tamarguillo, enlace de la N-IV con el nuevo acceso sobre el muro de defensa del Arroyo Tamarguillo, apertura y puente viario-acceso a Chapina y mejora del acceso a Sevilla desde la N-IV. El MOPU también garantiza el acceso desde la N-IV y el aeropuerto, mientras que a cargo del Ayuntamiento y la Junta de Andalucía se realizarán varias obras en el interior de la ciudad.

MALAGA: **CIRCUNVALACIONES TURISTICAS**

Esta zona, que recibirá 65.000 millones de pesetas de inversión, tiene que solucionar los problemas derivados de su afluencia turística. Los accesos a Málaga se garantizarán mediante obras de la Ronda Oeste-La Colina (autovía Costa del Sol), variante de Torremolinos, Ronda Oeste-intersección CC-3331 y el ramal a Ciudad Jardín, intersección CC-3331 a Presa del Limonero, Ronda Este (Peñón del Cuervo-Presa del Limonero), accesos Litoral Oeste (Puerto-Ronda Intermedia), acceso Universidad, travesía de Carraque y acceso al Puerto. Igualmente, también las variantes de Benalmádena y Marbella redundarán en un tráfico más fluido para el acceso a la zona.

J.M.M.

Conocimiento de personal

Jesús TORBADO

AS primeras veces me fijé sólo en que le brillaba mucho la melena. «Ala de cuervo», me dije mientras escuchaba sin demasiada atención las noticias v miraba el horizonte claro para comprobar si volaban cuervos por entre las obras de los túneles. «Fíese usted de los políticos y no corra», pensé a propósito de las noticias. En realidad, tenía demasiado sueño, como todos los días, y al mismo tiempo demasiadas cosas en la cabeza como para prestar atención a la chica del GTI descapotable. Si los conceiales no pactaban, yo iba a ser una de las primeras víctimas, porque uno de los concejales díscolos, Gelmírez, estaba dispuesto a poner en la calle a Crescencio, y Crescencio era el que me había dado el cargo de supervisor de material. Sin mi cuñado Crescencio en el Ayuntamiento, yo me convertiría en carroña para buitres, es decir, que tendría que buscarme otro curro rápidamente para tener al día las letras del M-3, una chulada de carro.

En fin, que llevara la melena negroazul o que resultase rubia del frasco me importaba a mí tres pepinos en vinagre. Tampoco me molaba mucho el cabrio blanco, porque es un auto un poco pijo a mi entender y ni sombra si lo comparas con el mío, que es azul cobalto y se te alegran ya los dedos cuando se los pones encima.

Yo andaba todos los días a lo mío, como estoy diciendo, inquieto por las peleas de los concejales, con un oído en la radio y el otro todavía sobre la almohada. A las ocho menos cuarto no se le puede pedir más a un hombre empantanado en un atasco; a un hombre que ha dormido tres o cuatro horas en la mejor de las noches y que tiene que inventarse virguerías para fichar a la hora en punto.

—¡Mamón, que vas con la legaña puesta!

Si algo me saca de quicio es que te insulten desde un coche de segunda mano como el R-5 amarillo costroso del que salieron esas palabras. Y todo porque había dejado media docena de metros de hueco entre mi coche y el que iba delante, un Lacoste que guiaba una mujer de gafas. Pero va era tarde. El macarra del R-5, que llevaba gorra negra de visera y anillo en la oreia, pegaba un volantazo mientras me gritaba y se me ponía delante. Hubiera debido aplastarlo como a una hormiga, pero podía mancharme de sangre el paragolpes de mi BMW. Decidí no perder los nervios.

Mi cuñado me lo había advertido va: daría mal ejemplo a los demás si aparecía con un coche como aquel y tampoco iba a servirme de mucho. En mi tanqueta 505 tardaba hora y cuarto: últimamente venía haciendo el recorrido hasta la oficina en una hora cuarenta. ¡Regálale a la punta del pie más de doscientos caballos para eso. para recorrer trece kilómetros en una hora! Y luego, las envidias, que yo a la fuerza tenía que ser un trincón, un chorizo cular, un gastrónomo del cohecho y un prototipo de corrupción política. «Como hay Dios, que me tocaron los ciegos», les repetía yo, pero nadie me creía.

Aburnido en el atasco y sin que los periodistas acabaran de darme razón de la trifulca secreta entre los concejales, decidí poner a tono mis nervios contemplando al personal. Así fue como me fijé en ella. En el tapón mundial del Puente de los Franceses aprovechan las chavalas para pintarse el ojo, embadurnarse la cara, limarse las uñas, estirarse las patas de gallo, atusarse los pelos, hacer gimnasia de cuello, ponerse y quitarse pendientes, pulseras y collares delante del

espejillo del parasol, darse masaaje anticelulitis en el muslo, embadurnarse el labio, depilarse el bigote y otras mil actividades tan llamativas como minuciosas.

Los tíos nada de eso, o muy poco. Algunos le daban tinte a la cana o se arrancaban con pinzas las barbas de la altura de la nariz o se frotaban con disolvente las bolsas de los ojos. Pero la mayor parte marcaba con la cabeza el ritmo de la música, leía un períodico, daba puñetazos al salpicadero para aplacar la tensión y todos se frotaban piadosos sus úlceras de estómago y le daban palmaditas al corazón para que no hiciese caso del infarto. Casi todos miraban como fieras a un lado y a otro, como si quisieran

encontrar un huequecillo para adelantar, pero realmente buscando una presa en la que clavar los dientes o una oreja dispuesta para volcarle encima cualquier insulto.

La del cabrio, muy lista, adelantó por el arcén a medio centenar de penitentes. El segundo día le solté un bocinazo y me respondió con una sonrisa y un corte de mangas muy simpático.

—A ésos había que atarlos a la vía —me dijo, sacando una mano para señalar un tren que pasaba por el puente, el tipo que llevaba una Iveco gigantesca de reparto y que se tomaba los atascos de cada día con mucho sosiego y con un aceitoso bocadillo de tortilla de patatas.

Dos lunes más tarde, alguien se hartó de la jeta de la niña y se metió en el arcén para cortarle la carrera. Se lanzó a pitar como una fiera, pero todos los de la cola se rieron, sacaron a ondear pañuelos y periódicos por las ventanas y hasta uno se encaramó encima del maletero y se puso a aplaudir como loco. Ella quedó emparejada conmigo.

—Es que le pones mucha cara a la vida, nena, pero que mucha cara, le dije, fabricando una sonrisa de película en mi cara dormida.

Me echan del trabajo si no llego a tiempo —dijo muy nerviosa.
¿Y crees que a nosotros nos

otorgan medallas?
— Que voy apuradísima, de ver-

Como no te compres un helicóptero...

De todas maneras la dejé meterse en la cola por delante de mí. Es que era una chavala de cortarte la respiración, esa es la verdad. Así que cuando volvió a cerrarse el semáforo (en verde habían pasado tres coches), me bajé y me acerqué a su ventanilla.

— No te sulfures por eso. Yo tengo trabajo para ti, en serio. Si te echan me llamas y arreglado.

Por fortuna, se lo tomó con calma, me sonrió y nos despedimos como buenos amigos. Si llega a preguntarme qué tipo de trabajo podía ofrecerle, cuando yo ando bordeando el paro, me desfondo allí mismo y ya podían los del teléfono ambulante llamar a una ambulancia... Yo tiré por Princesa, con veinte minutos de retraso sobre el horario previsto, y ella siguió recto por Aguilera.

Durante más de un mes volví a coincidir con ella dos veces, y de lejos. Ya no adelantaba por el arcén, harta quizá de que los demás sufrientes le cortaran el paso, guardaba la fila como una hermanita ursulina y hasta es posible que gozara de mucho tiempo para darse un retoque al maquillaje, escribir un informe o buscarse un novio, a elegir entre los cincuenta mil que estábamos a su vera quemando gasolina y preparando la ficha del INEM.

Nos emparejamos junto al puente el día 9 de julio, que era otro lunes tan negro como los demás lunes. Ella me reconoció, o reconoció mi M-3, pues nosotros no éramos otra cosa que nuestros cohes empantanados, pegó un latigazo de vértigo a la melena ala de cuervo y dijo:

— ¿Sigue en pie lo del trabajo?
— ¿Te han echado de veras?

 Todavía no, pero estoy buscando un curro que no te obligue a madrugar. Algo por las tardes.

— Podemos estudiar el caso, si quieres. ¿Dónde te llamo?

Me alargó una tarjeta a través de la ventanilla. Gloria Hernando, jefa de Márqueting, se llamaba. Para no quedar como un ansioso, esperé hasta el jueves y se puso al teléfono en seguida. «Dígale que soy el BMW cobalto». le había soltado vo a la secretaria. El viernes nos sentamos a cenar en un sitio que conocía vo al que todavía no había llegado la invasión de la nouvelle cuisine, bajo un emparrado sin avispas y con mucho aire fesco. Paletilla de cordero conforme a las costumbres de mi tierra. Hablamos de los atascos, del cabrio, de los muchos vecinos que habíamos conocido sobre el asfalto en aquellos últimos meses y de lo bestias que eran muchos de ellos adelantando por los arcenes. saltándose los semáforos rojos y atropellando a motoristas y peatones.

Mi cuñado Crescencio estaba ya fuera del Ayuntamiento, pero había montado una empresa de importación de suministros para los ayuntamientos (bancos de diseño, farolas turbo, recogedoras de basura, etcétera) y yo era su ojito derecho. Necesitábamos una vendedora ala de cuervo—le dije a ella—, agresiva y espectacular, especialista en tráfico de influencias. Ni atascos ni horarios, le dije. Y pasta mogollón, como suena.

— Yo no puedo dejar plantado a mi padre —me contestó sin pensar un minuto en mi oferta—. No puedo con mi cuerpo por las mañanas, pero en el fondo la empresa es mía y no voy a dejarla tirada, ¿comprendes? Y menos ahora que va como la seda... ¿Sabes que estoy pensando mercarme un M-3 blanco? ¿Marcha bien el tuyo?

Olvidamos lo del trabajo e hicimos muchas risas con los coches y los madrugones de los demás. Y nuestras risas todavía no han terminado. Crescencio se cachondea de mí cuando le hablo del asunto, pero los atascos mañaneros tienen su lado bueno, es lo que yo digo. Se conoce personal y a veces ese personal es de campeonato. Le enseño una foto en bikini de Gloria y él menea incrédulo la cabeza calva como un garbanzo.

que se acerca el

que sirve la prensa diaria: los

accidentes que se producen en

atención en invierno, me atraen

de manera especial a partir de abril o mayo. Y los leo con

detenimiento, importándome

Quizá mi especial interés por lo

trágico, a estas alturas del año, se

deba a la circunstancia prevista de

que, en cosa de semanas, también

yo saldré a la carretera y podré

ser protagonista o testigo —Dios

no quiera que se produzcan estas

tipo. Porque como centenares de

miles de personas, me dispongo a

partir de viaje para disfrutar de

Pero lo que menos me preocupa

es el viaje en sí, el traslado al

lugar elegido como punto de

reposo que, en mi caso, es una

localidad tarraconense. Lo que

más miedo me da es lo que tendré

que ver, a partir de mi segundo o

tercer día de vacaciones, cuando,

Cambrils o a Salou, o a Reus, o al

isla de Buda, bien a la kilométrica

por ejemplo, se me ocurra ir a

siempre maravilloso delta del

Ebro, bien junto a la sugestiva

playa del Trabucador, Porque

salida» y la consiguiente

mucho peor que la «Operación

unas vacaciones que todos,

individualmente, juzgamos

merecidas.

situaciones— de hechos de este

incluso la descripción más

pormenorizada del trágico

accidente en cuestión.



José María DE JUANA



Bicis al borde del mar

En Palma de Mallorca podemos encontrar el carril para bicicletas que aparece en la fotografía. Desde La Pedrera a El Portitxol, al mismo tiempo que realizamos ejercicio, podemos disfrutar de unas preciosas vistas y de la saludable brisa del mar. El atractivo de este paseo no se puede discutir. El único inconveniente es que algunos de sus tramos transcurren tan «al borde del mar» que para los menos «duchos» en el deporte del manillar y los más pequeños puede resultar un «pelín» peligroso, y acabar combinando la práctica del pedaleo con la de la natación.

riedas (Cantabria), nos ha mandado esta fotografía preguntándonos si son correctos los colores de los vehículos que aparecen en esta señal

luego que no lo son. Los responsables de la señalización han sido tan despistados como los conductores a los que parece ir dirigida esta señal. Claro que también pueden pensar que nunca está de más recordar que está prohibido adelantar por la derecha. Pero nosotros opinamos que lo que hay que hacer es cambiar esta señal por la correcta y no confundir a nadie.



Con el garaje a cuestas

Acaba de ser presentada en España una gama de garajes plegables de plástico y aluminio, que no necesitan más que un simple tornillo para sujetarlos al suelo y después, como si de un abanico se tratara, plegamos o desplegamos el invento. Conseguiremos aumentar la vida de nuestro automóvil y su seguridad, pero si todavía queremos ser como los caracoles, ¿tendremos espacio suficiente para su instalación?

Carreteras más «Entre todos, una carre-

tera más humana» fue el eslogan de la jornada celebrada el pasado 24 de junio, promovida por la Comisión Episcopal de Migraciones, de la que depende el Apostolado de la Carretera. Desde hace veinte años, la Iglesia española dedica un día, próximo al comienzo de las vacaciones, para concienciar a los conductores de los peligros derivados de una conducción imprudente o temeraria. Este año, la jornada ha estado especialmente dirigida a los jóvenes, por «su vitalidad y su pasión por la aventura y el riesgo». También se ha hecho un llamamiento a la Administración para que realice un mayor esfuerzo y acabe con las deficiencias existentes en el área de la seguridad vial.

humanas



Moto no tiene que ser sinónimo de ruido

Parece ser que los conductores de motocicletas de Las Palmas de Gran Canaria son muy ruidosos. Por ello, la Concejalía de Medio Ambiente de su Ayuntamiento ha promovido una campaña antirruidos y en los últimos tres meses han sido requisadas más de mil motos, de las cinco mil censadas en la actualidad en esta ciudad. Motivo: producir ruidos que superan los niveles permitidos por la ordenanza municipal.

También el Ayuntamiento de Valencia se ha decidido a iniciar una campaña en el mismo sentido. Y es que son muchos los conductores de motos que no son respetuosos ni con su oído ni con el ajeno.

General Motors España, una empresa segura

La empresa General Motors España, S. A., ha recibido el Premio Fundación MAPFRE a la Seguridad Integral, por el esfuerzo realizado en las áreas de prevención de riesgos profesionales, de daños materiales, seguridad del producto y protección del medio ambiente, que también le ha valido el reconocimiento público de la Administración, al serle concedido el premio a la gestión del Medio Ambiente 1989.

El diario ADA año, a medida verano, aumenta mi curiosidad por un regreso tipo de información de la playa nuestras carreteras. Temas a los que hago lo posible por no prestar

«Operación retorno» es la aún no bautizada «Operación de todo el mes». La primera y segunda están previstas y organizadas, por lo que cada año se producen en el transcurso de esos días señalados, un menor número de accidentes. Por contra, peor, mucho peor es la circulación durante el resto de los días de vacaciones por carreteras a veces de difícil trazado.

Hay un momento que juzgo peligroso y es el que se produce a primera hora de la tarde, cuando los bañistas regresan a sus hornacinas respectivas, sitas en los masificados y mastodónticos edificios de apartamentos. Regresan cansados, al borde de la insolación, tras varias horas abrasados bajo el sol. Tuvieron que bañarse con los niños y con los hijos del vecino. No tuvieron más remedio que ponerse a buscar el cubo y la pala que se le habían perdido al pequeño, y devolver la pelota que éste había requisado a un niño cuyos padres dormitaban, también al sol, a quince o veinte metros. Y el buen hombre cargará con las tumbonas, con la sombrilla, con la neverita portátil, con los flotadores y con todos los bártulos de los críos. A alguno le habrá soltado un coscorrón por pedir dieciocho polos en una sola mañana. Finalmente camina hacia el aparcamiento —a trescientos metros contados muy por encima— mascullando todo tipo de interjecciones y asombrado de que para bañarse sea

necesaria tanta parafernalia. El coche, a pleno sol. El volante, ardiendo. Los niños que tienen hambre. Hay prisa. ¿Cómo calzarse ahora, si totaldentro de diez minutos estaré en la ducha? Y pone en marcha el vehículo. con arena no ya entre los dedos, sino por toda la planta y pantorrilla. No se percata del peligro. No se debe viajar con el pie tan suelto, porque el resbalón, y más con arena, puede producirse en cualquier momento. Un resbalón que pondría en peligro su integridad, la de sus familiares v. además, la de los infortunados automovilistas que se crucen o le acompañen en su misma dirección. Esto que cuento aquí no es una suposición, una elucubración. Lo he vivido. He visto cómo muchos malos conductores conducen, al regreso de la playa, descalzos, o a lo más con unas chancletas de esas que tienen una tira para separar el dedo «gordo» del resto. Y están los conductores de media tarde, somnolientos, tras dar cuenta de una más o menos suculenta paella, bien regada de

cervezas y sangría. Y no hablemos

de los locos de la noche, de los

cargados de alcohol. ¡Me

Luego, al regreso de mis

accidentes que seguirán

meses vista.

horrorizo con sólo pensarlo!

vacaciones —yo sí me lo paso

bien, que conste—, volveré a

exhaustivo de los numerosos

produciéndose. Entonces, el

verano estará todavía a once

desinteresarme del conocimiento

que van de discoteca en discoteca

IOS EN LA KARRETE

ODAVIA hoy es un misterio sin resolver. Las canciones sencillas y adolescentes de «Vámonos» prendieron en más de 200.000 compradores de discos y La Guardia - Manolo, Quimi, Emilio y Conejo— se metieron en una vorágine de galas, fans, carretera y conciertos cuya primera consecuencia ha sido «Cuando brille el sol». Es un disco-reflejo de un verano apasionante y aventurero, resumen de miles y miles de kilómetros de furgoneta y asfalto, «del mejor momento de la vida de un grupo», como escribe el fotógrafo Fin. Costello en la presentación del libro «La Guardia 89-90», «registro visual» de la primera gira a lo grande del cuarteto andaluz.

Desde siempre, desde los tiempos de La Guardia del Cardenal Richelieu, antes de acortar el nombre de la banda para facilitar su conexión con el público, La Guardia ha sido un grupo indentificado con la carretera. Basta contemplar las carpetas de singles como «No habrá más tardes» o «El blues de la Nacional II» para percibirlo: un primer plano del cuarteto en medio de una larga, recta y solitaria vía de asfalto que se pierde en el horizonte. Una imagen muy americana inspirada en la mitología del rock que ha tenido su continuación en las fotos promocionales de su más reciente Lp, «Cuando brille el sol», en las que los componentes de La Guardia descansan con sus guitarras apoyados sobre un viejo surtidor de gasolina de 92 octanos.

«Cuando brille el sol», miles de kilómetros

Tamaña fascinación se ha reflejado en las composiciones del grupo. En «Vámonos» incluyeron un viejo tema de L. Cordle, al que titularon «Blues de la Nacional II» y en el que, simbógrupo La Guardia, en el mejor momento de su carrera musical

licamente, reconocen que «gracias por todo esto a Dios/ nunca fui más feliz vo/ como en la Nacional II». En su tema «La Carretera» insisten en el argumento, aunque el camionero optimista de la canción anterior se ha transformado en alguien menos confiado: «Ouizá conviene/ tocar madera,/ no es buena amiga/ la carretera». El cambio se debe a que esta letra pertenece al Lp «Cuando brille el sol» que, como dice Joaquín Almendros, «es un reflejo fiel y exacto de lo que ha sido este año, del trabajo, de las ciento veinte galas de verano, de estar muchísimas horas en la carretera y de la música que hemos escuchado durante tantísimos kilómetros encerrados en una furgo-

—¿Tan dura es la carretera?

Manuel España.—Más que dura, la carretera es peligrosa. Nosotros lo hemos llevado bastante bien porque tener una guitarra durante un viaje te permite pasar los kilómetros tocando y componiendo temas.

—Pero en vuestro caso también es un mito...

Joaquín Almendros.—La verdad es que sí. Digamos que permite una vida muy rápida.

M.E.—En un año puedes vivir lo que normalmente vivirías en dos o tres. La realidad es que, durante una gira, la mayor parte del tiempo la pasamos metidos en una furgoneta.

J.A.—Dormimos en hoteles distintos todos los días, conocemos casi todas las gasolineras españolas... Es bastante

—Viajar tanto tendrá su parte positiva también, v mucho más para unos músicos... Conoceréis gente y sitios nuevos, ligaréis mucho...

M.E.—En cierto modo, es una forma de ligotear...

J.A.—Es una historia muy «sui géneris», depende del tipo de vida y de la personalidad de cada uno. En nuestro caso, puede que hava habido de todo, pero creo que hemos sido bastante profesionales; de repente nos dimos cuenta que esto era muy duro, que teníamos que cuidarnos y pasarnos al tópico del zumo de naranja.

-¿Dónde se juntan esas dos imágenes, la del ligue del concierto y la del accidente de coche, la del peligro y la de la aventura?

J.A.—Son dos puntos diferentes de una vida y nosotros hemos visto muy de cerca los dos extremos que tú has pues-

—¿Estáis dispuestos a repetir este año las 120 galas del pasado u os tomaréis las cosas con más tranquilidad?

J.A.—Este año lo vamos a tener más tranquilo, queremos hacer mejor las cosas, dosificarlas en más tiempo v que queden más organizadas. Queremos quemarnos menos a nivel de

sabor de boca en el sitio donde toquemos.

kilómetros de carretera y dejar buen"

Mirando Estados Unidos

-: Por qué vuestra música se fija más en Estados Unidos que en An-

J.A.—Es posible que musicalmente miremos más las raíces americanas que las andaluzas, por aquello de que en Andalucía el folklore y el flamenco lo tenemos más cerca y no nos llama mucho la atención. A la hora de componer preferimos mirar a otro lugar.

-; Y por qué no se refleja en vuestra música el hecho de haber nacido en Andalucía?

J.A.—Por supuesto que se refleja, aunque sea indirectamente, en nuestro carácter o en nuestra forma de trabajar; incluso en directo hemos hecho alguna tonadilla. Siempre tendemos a mirar hacia fuera y no valoramos demasiado lo que tenemos cerca, pero eso no quiere decir que no nos guste el flamenco o la música andaluza.

-: Nunca habéis pensado en mezclar el rock con el flamenco?

J.A.—Nosotros creemos que, en un momento dado, las mezclas y los híbridos pueden estar muy bien; pero si escuchamos flamenco, preferimos a Enrique Morente, y si escuchamos rock and roll, a los Rolling Stones.

-: Imaginasteis alguna vez que La Guardia iba a arrastrar a tantas fans quinceañeras?

M.E.—La verdad es que cuando se editó nuestro primer disco nunca pensamos que íbamos a tener club de fans y, de repente, hemos visto que sí, que hay club de fans. Nos parece muy bien que haya gente que esté siguiendo la marcha del grupo; eso demuestra que tus canciones pueden llegar a personas de quince años, a niños, a jóvenes, a mayores o a «intelectuales», entre comillas...

-Pero las letras de vuestras canciones, como la música, no son nada complicadas; al contrario, son simples y sencillas...

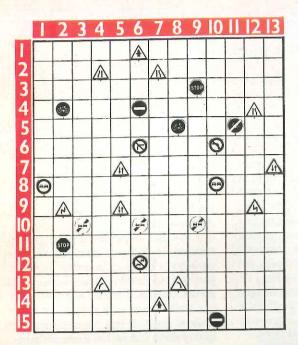
M.E.—Nuestros textos pueden ser más o menos superficiales o profundos, pero solamente en la forma. Nuestro estilo de componer es muy directo, pero lo más importante es que refleja lo que sentimos y pensamos. En la manera de comunicarnos con el público queremos ser muy de la calle.

> Santiago ERICE Fotos: Miguel GARROTE

44 Maisingo

Pasatiempes

CRUCIGRAMA



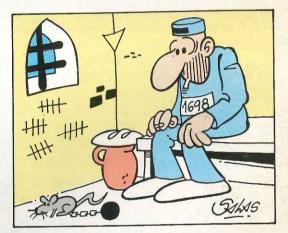
HORIZONTALES.—1: Breve, de poca duración. Cierto grado militar. 2: Cerveza inglesa. Consonante repetida. Trátalo con excesivo cariño. 3: En sentido figurado y familiarmente, simpleza. General y político español, que se distinguió en la guerra de Marruecos y murió asesinado. 4: Vocal. Reza. Elemento químico del grupo de las tierras raras. Consonante. 5: Género de plantas apocináceas venenosas, propias de América tropical. Grito deportivo. Matrícula española. 6: Seca, estéril. Nave. Pierde el equilibrio. 7: Barro. Adaptas a una causa. 8: Sujetará a su dominio. Forma pronominal. 9: Vocal. Afirmación. Novillos menores de dos años. Vocal. 10: Nota musical. Conjunción copulativa. Símbolo químico del talio. Llano alto y despejado de un monte. 11: Vocal. Punzáramos con objeto agudo. 12: Privados de calor. En sentido figurado, tostásela. 13: Atomo que lleva una carga eléctrica. Semejante. Necias. 14: Sumamente oscuras. Sacerdotisa del dios Baco. 15: Variación que ofrece un cuerpo en cuanto a sus propiedades físicas sin cambiar las químicas. Llamada internacional de auxilio.

VERTICALES.—1: Fondos de que dispone una empresa comercial. Cierto guisado judío. 2: Onda marina. Dios griego del Amor. Conjunción disvuntiva. Pieza redonda en los escudos de armas. 3: Agitados, sacudidos. Familiarmente, vestido femenino de calidad inferior. 4: Consonante. Poder, superioridad. Consonantes de Rut. 5: Parte de la misa desde el credo a la consagración. Vocal. Repetir una petición. 6: Matrícula española. Vocal. Ligue con cuerdas. Consonante. Pongo la carne al fuego. 7: Letra numeral romana. Raza humana prehistórica. Símbolo químico del fósforo. 8: Querer, estimar. Irrítalas, encolerízalas. Nota musical. 9: Letra griega. Antepecho alrededor de la boca de un pozo. Raza, linaje. 10: Falta de religión o piedad. Consonante. Formasen cuadros en la huerta para sembrar en ellos. 11: Señalo el peso que ha de rebajarse por el embalaje. Fatígamelas. 12: Yerno de Mahoma. Lance, circunstancia. Revestimiento de un piso con ladrillos o losas. 13: Palabra con que se designa a una persona o cosa para distinguirla de las demás. Asases ligeramente los alimentos.

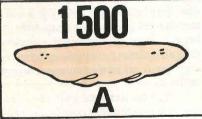
JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

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





JEROGLIFICO



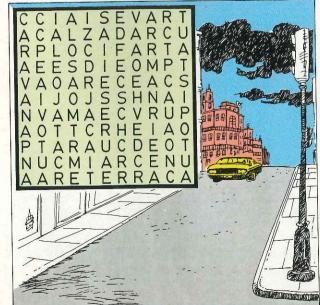
¿Qué abrigo llevas en la moto? SOLUCIONES

A LA SOPA DE LETRAS ILUSTRADA.—Aceta, arcén, atajo, atasco, autopista, autovia, calzada, caravana, carretera, desvio, marcha, peaje, tráfico y travesia. FRA-SE: «Circule siempre con mucha frecuencia».

AL JEROGLIFICO.—Uno de napa (uno, de; naP; a).

AL JUEGO DE LOS UNEVE ERRORES.—1: Un palote en la pared. 2. La reja. 3: El número del recluso. 4: El jarro. 5: La bola del ración. 6: Bigote del ración. 7: La manga. 8: El gorro. 9: Un ladrillo.

AL CRUCIGRAMA: Solo horizontales.—1: Corto. Caprién. S. Ale. Bb. Mimalo. 3: Pamplina. Prim. 4: I. Ora. Erbio. B. S. Taveria. Ra. Cr. 6: Arida. Nao. 20. 10: Do. Vir. Tl. Rasa. 81: Somatera. Nos. 2). A. Si. Erbies. O. 10: Do. Vir. Tl. Rasa. 11: A. Pincháramos. 12: Frios. Asásela. 13: Ion. Tal. Lelat. Princháramos. 12: Frios. Asásela. 33: Ion. Tal. Lelat. 14: Negras. Menade. 15: Alotropia. Sos.



SOPA DE LETRAS ILUSTRADA

En el recuadro se encuentran catorce palabras relacionadas con la circulación rodada. Se leen de arriba abajo, de abajo arriba, de derecha a izquierda, de izquierda a derecha y en diagonal, teniendo en cuenta que una misma letra puede formar parte de dos o más nombres. Con las letras sobrantes se podrá leer una frase relacionada con este mismo tema.



Nada como estar bien informado. Por eso le recordamos un teléfono que no le conviene olvidar. Pertenece a la Dirección General de Tráfico y en él, usted, conductor, podrá recabar toda la información que precise para salir a la carretera: desde el estado de la misma a recomendaciones para evitar determinados puntos, itinerarios alternativos o cualquier ayuda de tipo mecánico, sanitaria, etcétera. Le atenderán las veinticuatro horas del día de forma personalizada. Estamos siempre con usted.





Ministerio del Interior

NO TE CARGUES!



Joven, ten cuidado con el alcohol.
Con cada nueva copa tus reflejos
disminuyen, tu cerebro se embota y
aumenta tu osadía. Si te pones al
volante ahora, serás un arma mortal.
Ya no sólo se trata de tu vida, sino
la de aquellos a quienes aprecias.
Si en el fin de semana te toca conducir:
No te cargues.

LA VIDA ES EL VIAJE MAS HERMOSO.





