

# Tráfico

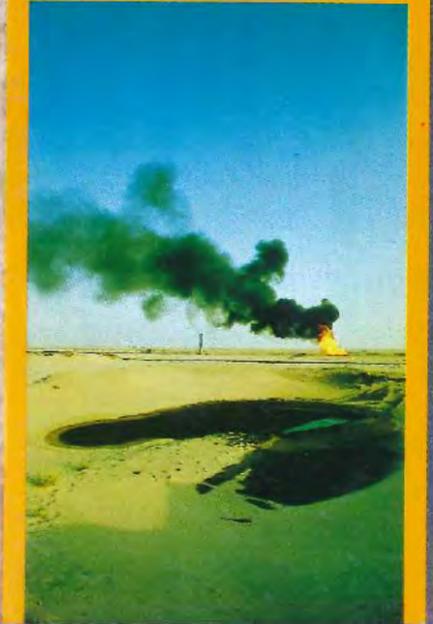
Año VI  
N.º 59  
Octubre  
1990

Anatomía  
del atasco  
en carretera

**CÓMO  
SE PRODUCE  
EL «TAPÓN»**

Senado:  
Análisis de la  
seguridad vial

Así nos afectará  
la crisis del Golfo



Mal año  
para nuestros  
motociclistas,  
bueno  
para  
Sainz

## 10 LOS ATASCOS, PASO A PASO

Además de demasiados coches para tan pocas carreteras, hay otras muchas causas que desencadenan el atasco. En este reportaje explicamos las distintas secuencias que conducen al colapso y apuntamos posibles soluciones, aunque, después de medio siglo de investigaciones, aún hay puntos oscuros que hacen del atasco un enigma.



secciones	
La locura del mes .....	3
Cartas .....	4
Editorial .....	7
Disco verde .....	8
Mi carril .....	9
Humor .....	22
Tráfico del motor .....	23
Taller de opinión .....	28
TRAFICO CHICO (suplemento central)	
El parque automovilístico, al día .....	32
Kilómetro a kilómetro .....	33
La pluma en el asfalto .....	51
Famosos en marcha .....	52
Pasatiempos .....	54



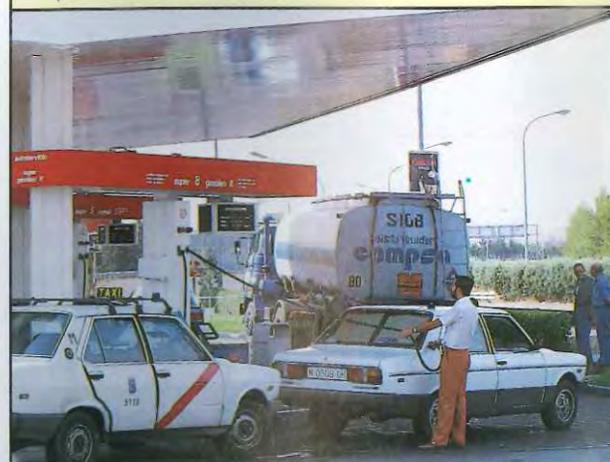
## 18 EL SENADO Y EL TRAFICO

El Senado ha puesto en marcha una comisión especial que analizará la problemática del tráfico y la seguridad vial. En su primera comparecencia estuvieron presentes los directores generales de Tráfico, Carreteras y Transportes Terrestres.



## 41 PETROLEO SUBE, AUTOMOVIL BAJA

La «crisis del Golfo» influirá muy negativamente sobre el sector del automóvil, con subida del precio de las gasolinas, lubricantes, reparaciones, piezas, etcétera. El incremento directo del precio del barril de petróleo disparará los costes de uso del vehículo y «enfriará» aún más las ventas de coches, que perderán un 10 por 100 durante 1990.



## Suplemento infantil TRANSPORTE ESCOLAR SEGURO

Miles de niños pasan parte del día en el transporte escolar. Padres, administración y transportistas exponen su preocupación para que estos desplazamientos sean cómodos, útiles y, sobre todo, seguros.



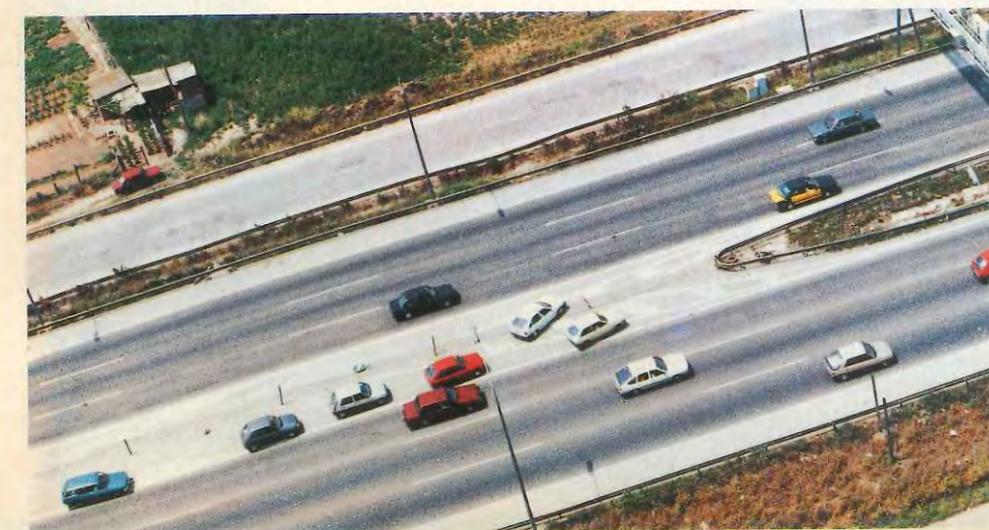
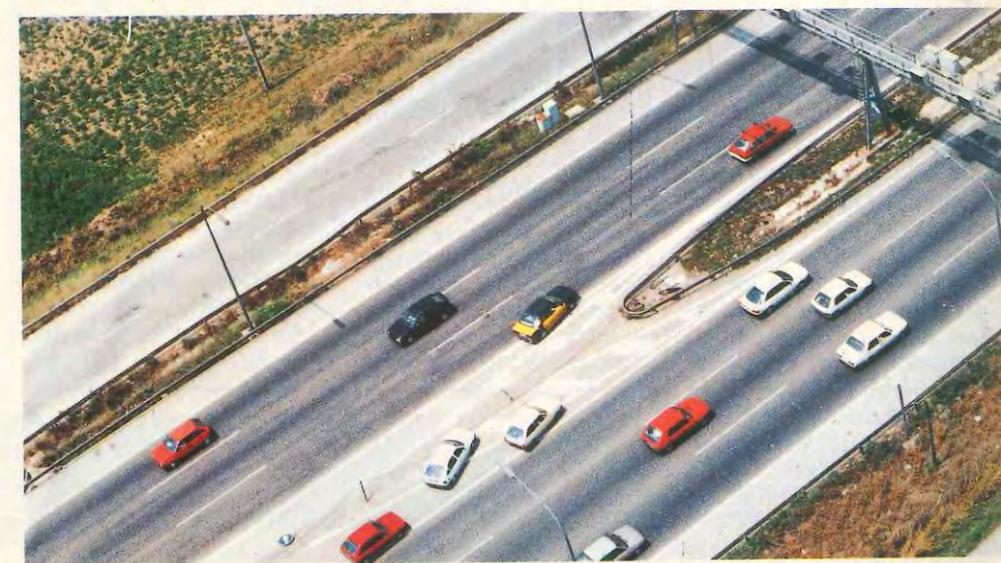
# LA LOCURA DEL MES

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



**C**ADA vez viene siendo más frecuente, en los accesos a las grandes ciudades, habilitar un carril del sentido contrario para agilizar el tráfico. Como en la fotografía, el carril se delimita mediante conos y, caso de disponerse de ello, la señalización óptica. Así, el tráfico en una determinada dirección en la que hay retención (en este caso los que circulan hacia arriba) se ve aliviado.

**H**AY una fila de vehículos circulando por el arcén, que no debe estar habilitado para circular, puesto que se termina rápidamente. Seguramente éstos sobrepasaron en su momento la incorporación al carril adicional, y, a la vista de la retención posterior, decidieron incorporarse a él en el primer lugar que pudieron. Aquí, aprovechando la caída de la cadena de separación, varios automóviles perpetran nuestra locura del mes.



**E**L taxi ya se ha incorporado al carril adicional y trata, a marchas forzadas, de que el vehículo que viene por detrás no se le eche encima. Mientras tanto, el automóvil blanco (y los que vienen detrás) parecen dispuestos a imitar tan peligroso ejemplo, tanto para el vehículo que circula correctamente (que no espera una incorporación por la derecha no señalizada) como para ellos mismos.

## EL «CARNET» A LOS 80

Me han dicho que la nueva Ley de Tráfico obliga a renunciar al permiso de conducción al llegar una persona a la edad de ochenta años, aunque físicamente se encuentre bien y así lo reconocan al someterse a la revisión facultativa.

He leído con atención toda la Ley que ustedes publicaban en uno de los últimos números de su revista, y no encuentro ningún artículo que haga referencia a dicha situación. ¿Es verdad que la Ley vigente así lo prescribe?

Por otra parte, me gustaría destacar, en el número del pasado mes de junio, el artículo firmado por el señor Cruz Pindado, profesor de Seguridad Vial en Santa Cruz de Tenerife. A ustedes y a él quiero hacer llegar mi satisfacción.—**Pedro Claparols Dalmau. Manlleu (Barcelona).**

**Respuesta.**—No es cierto que a partir de los ochenta años haya que renunciar al permiso. Lo preceptivo es que, a partir de los setenta, se revise anualmente, lo que supone, por tanto, un examen médico todos los años.

## DESACUERDO

Desde el más profundo respeto a la opinión ajena, quisiera dar la mía acerca del artículo del señor Cruz Pindado que aparece en el número de junio de esta revista.

Le recuerdo que los sistemas de frenado ABS llevan años aplicándose en aviación con demostrada eficacia, que la técnica de motores multi-válvulas mejora el llenado y el escape en los cilindros, disminuyendo el consumo y la contaminación, que los diseños ergonómicos disminuyen la fatiga y evitan apartar los ojos de la carretera, que la dirección asistida reduce el esfuerzo al volante y que los

**CRITIQUE,  
SUGIERA,  
PREGUNTE...**

turbos han permitido obtener un mayor rendimiento de los motores diesel, que utilizan un combustible menos contaminante y más barato.

No es justo tratar de «máquinas asesinas» a los automóviles potentes, de «fabricantes de la muerte» a quienes, aparte de fabricar coches de prestaciones elevadas, invierten millones en investigación para dotarlos de elementos de seguridad activa y pasiva que deberían aplicarse a todos los automóviles y que reducen los daños físicos en caso de accidente. A quienes habría de calificar de asesinos es a los que por llevar un vehículo con los últimos adelantos en seguridad, además de potente, pretenden circular con él como si tuvieran que enseñárselo a todo el mundo, poniendo en peligro la vida



de los que conducimos coches normalitos.

Eche usted la culpa, señor Cruz, a esas personas que teniendo la posibilidad de circular más seguras que nadie lo hacen de una manera tan peligrosa.—**Pedro Collado. Vitoria.**

## REGLAJE DE RETROVISORES

Me gustaría que hicieran ustedes hincapié en algo que, a mi juicio, da o puede dar lugar a accidentes. Es el hecho de que, salvo excepciones, solamente los coches de las autoescuelas llevan bien reglados los retrovisores.

Este hecho lo he podido comprobar cuando, al situarme detrás de otro vehículo, le puedo ver la cara al conductor, no sólo por el retrovisor interno, sino también por el izquierdo, cosa que de estar bien reglados sería imposible.

Esto es peligrosísimo, dado el gran ángulo muerto que tiene el conductor y que puede ser fatal cuando se pretende adelantar.

Ya sé que su revista ha publicado consejos para el correcto reglaje de los espe-

jos retrovisores; pero dado el gran desconocimiento que, a mi juicio, tienen los conductores al respecto, creo que deberían hacerse campañas que incidieran sobre este aspecto de la seguridad, lo mismo que se hacen para el uso del cinturón, por poner un ejemplo.—**Juan Carlos Gil Matesanz. Berango (Vizcaya).**

## ERROR SUBSANADO

En la tabla que ustedes publicaban en uno de sus números sobre las matrículas de los coches que estaban obligados a pasar la ITV durante el año 1990, creo que hay un error en lo que afecta a la provincia de Gerona, puesto que dicen que la última que debe pasarla en 1989 es la 1182-N, y la última en 1990 la 2540-D. ¿Podrían subsanar ese error?—**José G. R. Gerona.**

**Respuesta.**—En efecto, se trata de una equivocación, por lo que pedimos disculpas. En el presente año, los vehículos de Gerona que deben pasar la ITV son los comprendi-

dos entre las matrículas 1182-N y 2540-T.

## ALARMAS MUY SENSIBLES

Creo que la finalidad de las alarmas de los automóviles es la de evitar su sustracción, y que para eso han sido fabricadas. Pero no creo que entre sus objetivos se encuentre el aumentar el nivel de decibelios ya existente en nuestras ciudades, de por sí bastante ruidosas.

Por eso me gustaría sugerir a las casas fabricantes e instaladoras de estas alarmas que se cerciorasen de que están bien calibradas y de que no se activan al menor ruido o movimiento. Así se evitarían situaciones en las que una alarma se dispara por el mero hecho de que un camión voluminoso pase a su lado o porque alguien roce el coche casualmente. Todo eso, claro, con las consiguientes molestias para los sufridos vecinos y viandantes, que han de soportar un ruido realmente molesto y que, en ocasiones, tiene lugar varias veces al día.—**Carlos Mosquera Nartallo. Vigo (Pontevedra).**

## ¿IGUAL PARA TODOS?

En una carta publicada en su revista, titulada «La ley, igual para todos», el lector Juan Borrás Ferrer exponía la opinión de que, independientemente del nivel de vida del ciudadano, las multas deben ser las mismas para todos, ya que el conductor, sea rico o pobre, debe respetar siempre el Código de la Circulación. Esta afirmación, aparentemente correcta, encierra, desde mi punto de vista, una contradicción: efectivamente, deben respetarse las normas establecidas para la correcta circulación, sea quien sea el sujeto conductor, y, por tanto, debe ser castigada cualquier infracción. Pero, ¿cuál es el objeto

**Buzón especial**

## Conductor y verdugo

Una tarde de verano, cuatro amigos y yo fuimos en mi coche a un pueblo situado a unos 30 kilómetros del nuestro y, al regresar alrededor de las 12 de la noche, pude ser conductor y verdugo a la vez. La carretera es un conjunto de curvas, con algunas rectas, y el mar a la derecha, a una distancia media de 70 metros en vertical, en forma de acantilado. Pero debido a mi estado de ánimo irascible en aquellos momentos, comencé a adelantar creyendo en la posibilidad de hacerlo, aunque era peligroso.

Al estar en paralelo con el coche adelantado apareció otro coche de frente, no muy lejos. A la izquierda había rocas y a la derecha, como he dicho, el mar. Todavía no sé cómo pudimos salvar nuestras vidas y las de los ocupantes de los otros dos coches.

Esta lección, al menos, no se ha cobrado vidas. ¿Merecía la pena hacerme el duro a costa de la vida de mis amigos y de las otras personas, ninguno de los cuales tenía culpa alguna?—**Asier Cotillas Ajuria. Bilbao.**

de las sanciones de tráfico? A mi entender es un castigo que se impone, con el fin de evitar la repetición de las incorrecciones en situaciones posteriores.

Ya que de dinero hablamos, el castigo será mucho mayor para la persona que perciba un sueldo más bajo que para la que lo reciba más alto. Evidentemente, si para pagar una multa se dispone de más dinero, la dificultad de abonarla es menor. Vistas así las cosas, es de lógica que la ley no es igual para todos.—**Juan José de Haro Ollé. Bellaterra (Barcelona).**

## UNA HERMOSA PROFESION

Es difícil que las personas lleguemos a coincidir en una idea común. Sin embargo, sabemos por experiencia que cuando ponemos nuestra voluntad, la solución a los problemas encuentra menos obstáculos. Y es que la dificultad no son los propios proble-

mas, sino nosotros mismos. Por eso, la educación vial es una cosa que debería plantearse como una meta de conciencia, y nunca como un medio lucrativo. Dejar pasar el tiempo para que el aspirante vaya «aprendiendo» por su propio peso o pobremente, creo que es una falta clara de conciencia del profesional, cuyo único fin, y todo por el dichoso dinero, es sembrar las vías públicas de personas desconcertadas y huidizas del comportamiento de las normas.

La enseñanza es una noble profesión que dignifica a la persona cuando se ejerce con voluntad. Dar a conocer lo que supone llevar un vehículo por las vías públicas es una tarea ardua para las pocas horas de aprendizaje del aspirante. Pero es una tarea de una hermosura incomparable cuando se alcanza el objetivo final: ver que esa persona, gracias a nuestra labor férrea, se desenvuelve por la vía con un mínimo de aplomo y seguridad. Veamos por nuestra profesión. Nuestro ejercicio

limpio y sacrificado producirá personas conscientes de lo que hacen cuando circulan por las vías públicas.—**Juan Manuel Galán Cavadas. Profesor de Formación Vial. Málaga.**

## POMO AL VOLANTE

Hace siete años obtuve el permiso de conducir, y por padecer secuelas poliomielíticas en el miembro inferior izquierdo se me pusieron unas condiciones restrictivas, cuyo tenor literal es: «Embrague manual o automático. Cinturón pélvico y de bandolera incluso en casco urbano. Pomo al volante».

Mi automóvil está equipado con embrague automático. ¿Debo llevar, aun así, el pomo en el volante? ¿Se me puede sancionar por no llevarlo? Sinceramente, tuve que quitarlo porque me estorbaba más que otra cosa. ¿Qué diligencias tendría que realizar para que me fuesen revisadas dichas condiciones restrictivas?—**Juan Francisco J. Megías. El Saucejo (Sevilla).**

**Respuesta.**—Le sugerimos que se persone en la Jefatura Provincial de Tráfico de Sevilla para exponer allí su caso, y que se estudie la posibilidad de suprimir el pomo al volante a que hace referencia.

## NEGATIVA DEL SEGURO

Tengo catorce años y me acabo de sacar el permiso de ciclomotor, como pueden comprobar en la fotocopia que les adjunto. Me han comprado un «Vespino» pero el problema está en que ninguna compañía de seguros me lo quiere asegurar hasta los dieciséis años.

Yo pregunto: si no puedo asegurarlo, ¿por qué me conceden el permiso? Desearía que su revista me sacase de dudas.—**Luis Miguel Pérez Martí. Maials (Lérida).**

**Respuesta.**—A tenor del artículo 7.3 del Reglamento del Seguro de suscripción obligatoria, aprobado por RD 2641/1986, de 30 de diciembre, «acreditado ante el Consorcio de Compensación de Seguros que una solicitud de seguro no es aceptada por una entidad de seguros, dicho organismo asumirá el riesgo, salvo que el mismo fuera aceptado por otra u otras entidades aseguradoras, a petición de aquél».

## LO PEOR NO FUE LA MULTA

Hace unas semanas fui multado por primera vez en una de las intersecciones de la N-VI a su paso por Astorga. Cuál no sería mi sorpresa al conocer el motivo de la denuncia, pues pensaba —y sigo pensando— que obré correctamente.

Lo malo fue que cuando intervine para dar mi punto de vista, ya que el agente no se hallaba en el mismo lugar del suceso, sino a unos cien metros, la sorpresa anterior se vio ampliamente superada, al ver que dicho agente me interrumpía secamente, olvidando los buenos modales. Ante eso, tuve que olvidar mi defensa, lo cual me molestó mucho más que la multa.

Por cierto: los automovilistas agradeceríamos que los semáforos de estas intersecciones funcionaran siempre, para no tener que llevarnos sorpresas.—**Gerardo Ferrero Berciano. Castrillo de Valduerna (León).**

## LOS PRECIOS DE LA ITV

Quiero solidarizarme con Anastasio González del Mazo, que en una de las últimas revistas incluía una carta en la que calculaba en unas 40.000 pesetas/hora los servicios que no se prestan al usuario que está obligado a pasar la ITV. Creo que alguien debiera corregir esa ex-



cesiva «velocidad pesetas/hora», que es motivo principal de tanta abstención en pasarla. Asimismo, debería corregirse la rigidez en los plazos para reparar las averías que en la ITV se detectan. Está claro que si son de importancia, el propietario será el más interesado en su reparación. Pero por hechos como tener unas picaduras en el silencio, no es lógico que me dieran dos días de plazo para regresar con uno nuevo. Repito que son picaduras y no rto. «Si lo quiere así, bien; si tarda más, pagará nuevas tasas», me dijeron.

Es loable el fin que se persigue con estas revisiones, que debieran pasar todos los que están obligados a hacerlo. Pero como está en juego la seguridad de todos, me atrevo desde estas líneas a pedir no sólo facilidades económicas, sino incluso subvenciones para que no circule ningún vehículo sin haber cumplido este trámite. Las lamentaciones después de los accidentes ya no sirven. Hay que colaborar para que no se produzcan.—**Jerónimo Espinosa Navarro. Madrid.**

## UN SEMAFORO, POR FAVOR

En el 90 por 100 de los accidentes dicen que tienen la culpa los conductores o los

peatones, pero nunca la Administración, pero me gustaría que alguien con «responsabilidades» se viera en estas circunstancias que nos vemos cientos de familias. Vivo en la avenida de las Gaviotas, de Fuengirola, pero ésta no es otra cosa que la N-340. Los vehículos pasan por ella a más de 80 km/h., lo que supone para los que aquí vivimos un alto riesgo de accidentalidad e incluso de muerte. La farmacia, la panadería o la lechería están en el paseo marítimo, o sea, en la otra acera, y para llegar a ella tenemos que saltar la mediana que separa ambos sentidos. Además, nadie (ni MOPU, ni Ayuntamiento, ni Jefatura de Tráfico, ni Laing, empresa constructora) se ha encargado de señalizar debidamente, ni de poner algún medio para cruzarla. En esta zona vivimos más de 100 familias durante todo el año;

sin embargo, un kilómetro antes viven 100 personas y les han puesto un semáforo y no para cuestiones básicas, como la compra, sino para ir a la playa.

Mi marido usa bastón y si ya es difícil cruzar para las personas normales, imagínese para quienes tienen algún defecto físico. Y por esta zona viven muchas personas mayores de edad.

Un ingeniero del MOPU me dijo que para solucionar este problema habría que ir a Madrid, pero sólo soy un ama de casa con ingresos procedentes de una pensión. Sólo pido que nos pongan un semáforo con el sistema de «a más velocidad, rojo», con un botoncito para poder cruzar cuando precisemos. Piensen que una vida humana, una sólo, es más importante que cualquier cosa.—**María Dolores Carmona. Fuengirola (Málaga).**

Las cartas destinadas a esta sección no deberán exceder de 20 líneas a doble espacio. Irán firmadas y constando el nombre, domicilio, teléfono a ser posible y número de DNI. TRAFICO se reserva el derecho a extractarlas cuando lo considere necesario. No se mantendrá correspondencia con los autores de las cartas.

Los envíos deberán realizarse a:  
**TRAFICO**  
Josefa Valcárcel, 28, 2.ª planta  
Sección CARTAS  
28027 MADRID



**AÑO VI**  
**NUMERO 59. OCTUBRE 1990**

**Director:** Jesús Soria.  
**Redactor jefe:** Adrián Guerra.  
**Confección:** José Belamo.  
**Redactores:** Teresa González, Mercedes López, Juan Manuel Menéndez, José Ignacio Rodríguez, Juana Sánchez y Nono Hidalgo (Andalucía).

**Fotografía:** Miguel Garrote, José Rubio.

**Secretaría de redacción:** Juana Sánchez. Tel.: 742 31 12 (ext. 285)

**Colaboran en este número:** Antonio Arias, Charo Laiz, Eugenio Ocio, José Ortiz Caballero, Carlos y José María Requejo, Juan Antonio de la Rica, Celia I. Rodríguez, Sebastián y Jesús Torbado.

**Colaboración especial:** José María de Juana.

**Redacción:** C/ Josefa Valcárcel, 28 (2.ª planta).

28027 Madrid. Teléfono directo: 742 83 53 y 741 40 11.

Centralita: 742 31 12 (ext. 228, 243 y 285).

Télex: 44510 DIREE.

**Consejo Editorial:** Francisco Altozano, José María Altozano, Milagro del Arroyo, José Benavides, Eduardo Berzosa, Carlos Corbacho, 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 Soria.

**Imprime:** ALTAMIRA. Ctra. Barcelona, km. 11,200. 28022

**Fotocomposición:** Ciceralla. Rufino González, 13, 3.ª. Madrid.

**Depósito legal:** M-25.988-1985.

**N.I.P.O.:** 129-90-001-7.

**Distribución:** Paquetot. 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:** Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior).

**Tirada de este número:** 350.000 ejemplares.

# Editorial

## Todos contra los accidentes

**I**NDEPENDIENTEMENTE del descenso en la accidentalidad de los últimos meses, incluidas fatídicas fechas del verano, la inseguridad en las carreteras sigue siendo una de las asignaturas que toda la sociedad tiene pendiente. El mundo entero, y España dentro de él, se debate entre los beneficios —indudables, sin duda— que le supone el notable índice de motorización de sus ciudadanos y los problemas y destrozos que este logro acarrea en sus propios descubridores, sobre todo en vidas humanas. Porque nadie a estas alturas va a discutir cómo ha cambiado nuestra vida el coche, desde el «600» a los sofisticados vehículos de ahora. Pero es también indudable que los responsables del tráfico no podemos asumir como «normal» la estadística que refleja cada día el asfalto, por lógica que pueda parecer cierta siniestralidad. No se puede aceptar sin más que es el «tributo» que hay que pagar al progreso que nos proporciona la automoción.

**N**O obstante, como hemos dicho en estas mismas páginas en alguna ocasión, el problema de los accidentes de tráfico no es un problema que pueda o deba dejarse únicamente en manos de los máximos responsables en la materia —sin que esto signifique la más tenue intención de eludir responsabilidades, que están perfectamente asumidas—, como a nadie se le ocurre cargar toda la responsabilidad de la victoria de un equipo en el goleador de turno. Estamos ante un problema de tal dimensión, que necesita indudablemente de la colaboración de toda una serie de estamentos (ministerios, comunidades, ayuntamientos, responsables de la enseñanza de la conducción, la educación, la justicia, etcétera), sin olvidar un eslabón más que fundamental: el conductor.

**P**OR eso es sumamente interesante que una Cámara como la del Senado se haya preocupado de este problema y haya puesto en marcha una Comisión Investigadora, que tratará de llegar al fondo de la cuestión y persigue el llegar, en colaboración con los máximos responsables, a soluciones o, al menos, a posibilitar los cauces necesarios para atajar un fenómeno que es la primera causa de muerte no natural del país y de buena parte del mundo. La comisión buscará la opinión de todos los sectores para encontrar las vías por las que ganar terreno a un problema que debe preocuparnos a todos. Es el gran debate nacional sobre el tráfico y sus consecuencias, que cuenta con el beneplácito de todos los grupos políticos, lo que sin duda facilitará un final útil y que es el primer reflejo de que esta sociedad ha dicho ¡basta! A partir de aquí, todo puede ser mucho más fácil. **Tráfico**



Eugenio  
LOPEZ LOPEZ (\*)

## Drogas y circulación

**Q**UIZA no hay en nuestro tiempo y desde hace unos años ningún fenómeno que haya adquirido una dimensión mundial como el de las drogas. Todas las naciones del mundo están preocupadas por este «flagelo», como lo denominó el secretario general de las Naciones Unidas, Javier Pérez de Cuéllar. La ONU, la Comunidad Europea, Congresos Internacionales y expertos del mundo entero estudian y examinan el fenómeno y tratan de buscar soluciones a los dos aspectos del mismo, es decir, a la oferta y a la demanda. En el año 1988, el 20 de diciembre se aprueba en Viena la Convención que trata de unificar criterios en el deseo de que todas las legislaciones de las naciones que forman parte de la ONU establezcan normas similares y se cree así un Orden Internacional Mundial en relación con el tráfico y consumo de drogas. No es para menos. Más de 40 millones de personas son consumidores de drogas ilegales y el comercio mundial representa 600.000 millones de dólares. El fenómeno afecta a todas las edades, a todas las clases sociales, a ambos sexos. Tienen especial repercusión en el ámbito laboral, con un alto porcentaje de afectados por accidentes de trabajo, pérdida de jornadas en el mismo y disminución del rendimiento, y tiene también influencia en lo concerniente a la seguridad vial, con accidentes y daños materiales cuantiosos.

Son múltiples los factores que afectan a la seguridad del tráfico y principalmente el estado de las carreteras, las características de los vehículos y el comportamiento de los conductores. En cuanto a éstos, estimamos que son causa fundamental en los accidentes, pues pueden adaptarse a las dificultades de la circulación y deben estar en condiciones de prever los resultados de su conducta. Para ello es imprescindible que sus reflejos respondan a las exigencias de cada momento y que puedan asumir los riesgos derivados de algo tan complejo como es la circulación, en que intervienen millones de personas y que en cada viaje exige una cuidadosa actuación, no sólo por la conducta propia, sino por la de los demás, sean conductores o tan sólo viandantes e, incluso, obstáculos como animales u otros. Quedará siempre el azar o la imprevisibilidad, pero ello es inevitable.

Al examinar las consecuencias de las drogas en la circulación y sus efectos, es necesario tener en cuenta una serie de consideraciones que dan a este fenómeno unas especiales características.

Ante todo, hay que señalar que en la circulación todas las drogas son peligrosas. La distinción entre drogas legales o ilegales no tiene validez alguna y lo mismo ocurre con los medicamentos. Todo producto que ingerido actúa sobre el sistema nervioso central disminuye o acelera la reacción del sujeto, modificando su conducta, con riesgos para los demás, y puede ser considerado como droga para ser valorada en lo que concierne a la circulación. Así, el alcohol, la cannabis, la heroína, la cocaína, las anfetaminas, los tranquilizantes y somníferos, los inhalantes y hasta otros medicamentos como los antihistamínicos pueden influir en nuestra capacidad de conducir y con ello aumentar nuestro propio riesgo, el de nues-

tros acompañantes y el de otras personas que circulan en vehículos o caminos por las vías públicas o se encuentran caminando o paradas en las mismas.

Hay que destacar que cuando se analiza el fenómeno de las drogas es fundamental examinarlo desde el punto de vista del propio consumidor y ello en varios aspectos.

\* *Características personales:* Cada ser humano es diferente y en la larga Historia de la Humanidad no se ha producido una identidad absoluta ni siquiera en los hermanos gemelos. La consecuencia es que los efectos de las drogas no pueden generalizarse, ya que la respuesta es diferente en cada persona y, por consiguiente, varía también su comportamiento. Pero incluso en una misma persona, la situación cambia según el tipo de drogas, el momento en que la consume, la forma de consumirla y el estado de ánimo. También hay que tener presente el tiempo de consumo y la cantidad de droga. *En consecuencia, es imposible prever las consecuencias de la ingestión de cualquier tipo de drogas en la aptitud para conducir vehículos.*

\* *Efectos de las drogas:* No todas las drogas tienen los mismos efectos y la duración de los mismos es variable, lo que hace muy difícil precisar cuándo desaparecen las situaciones de riesgo. Por ello, es necesario evitar el consumo de drogas, no sólo en los momentos en que se circula, sino también con anterioridad y, a veces, durante varios días.

### TIPOS DE CONSUMIDORES

Es, quizá, ésta la cuestión más importante a examinar en las drogas y los riesgos de su consumo en la circulación. *No son normalmente los drogadictos, los afectados y dependientes de las drogas y/o «enganchados» con consumo diario de drogas los creadores de riesgo, pues, en la mayor parte de las ocasiones, ya están imposibilitados psíquica y físicamente para conducir. Los peligrosos, los que ocasionan mayor número de accidentes, los verdaderos «terroristas» que crean el terror en la carretera son los consumidores ocasionales y los habituales temporales de fin de semana o de fiesta.* Según las estadísticas, cuatro millones de españoles han fumado alguna vez un porro, 900.000 han probado la cocaína, 300.000 la heroína y millones el alcohol, tranquilizantes, somníferos y anfetaminas. Todos ellos son potencialmente autores de muerte, lesiones, daños, y lo que es más triste, sin verdadera conciencia del problema y con edades entre 16 y 40 años. He aquí una realidad ante la droga y sus consecuencias que no tiene nada que ver con los drogadictos, tan fustigados por la sociedad y que merecen una atención especial por parte de todos ellos. *Aquéllos son los frívolos de las drogas y éstos los enfermos.* Parecerá duro pero es la realidad y hay que crear una conciencia colectiva y adoptar medidas para estos creadores de riesgo por ligereza en sus conductas.

(\*) *Presidente de la Unión Española de Asociaciones de Asistencia al Toxicómano (UNAT)*

## Mi CARRIL

**¿CARRETERAS ANTIATASCOS?**—Lo mismo que escribía hace unas semanas de los atascos en las ciudades podría escribirse para las carreteras, para determinadas carreteras. Aquéllos a diario, éstas más bien en fines de semana y «horas punta». No dejen de leer el reportaje que escribe en este número José Ignacio Rodríguez, que además de estar documentado en las mejores fuentes —como procuramos aquí siempre— se ha metido en un atasco para saber cómo se produce, cómo se deshace, qué siente uno metido allí y, sobre todo, qué piensa la gente. Resignación y malestar por encima de todo. En cualquier caso, hay algo más que decir sobre este fenómeno de nuestro tiempo al que no somos ajenos, como no lo son en ningún país de nuestro entorno. Yo no voy a justificar el lamentable estado —todavía— de muchas carreteras, la insuficiencia de muchas, los retrasos que, de años, llevamos en infraestructura, las deficiencias de señalización en muchos puntos y algún que otro ejemplo en la mente de todos. Por eso todos pedimos más y mejores carreteras, muchas de ellas ya en marcha, incluso en servicio. Es lógico. No lo es tanto que pretendamos —aunque es humano— que a cada cual nos hagan autopistas hasta nuestro lugar de veraneo, a nuestra parcela en la sierra o a la casa de los padres en sabe Dios qué pueblo. Es

decir, en vías que sólo soportan tráfico intenso de tarde en tarde. Porque ningún país construye carreteras pensando en la salida masiva del verano, la Semana Santa o cualquier puente señalado. Por puras razones económicas. Lo de los accesos a las grandes ciudades es otro cantar. Ahí vamos tan al día, que llevamos muchos años de retraso.

**LA AYUDA DEL SENADO.**—Este problema de las carreteras, pero sobre todo el de la seguridad vial, es el que ha llevado al Senado a crear una Comisión Especial que analizará en profundidad las causas y las posibles soluciones a este cáncer de las sociedades industrializadas. Como dijo en su comparecencia el director general de Tráfico, la creación de esta comisión es el primer síntoma de que la sociedad ha dicho ¡basta! a un problema que se cobra miles de vidas humanas cada año, desde luego más que el SIDA o los accidentes aéreos, con los que parecemos mucho más sensibilizados. Un precio que seguramente tenemos que pagar como canon por el progreso, pero un precio que es demasiado alto. Ahora se trata de que todos, incluido el Senado, ayuden lo necesario para conseguir algún tipo de rebaja.

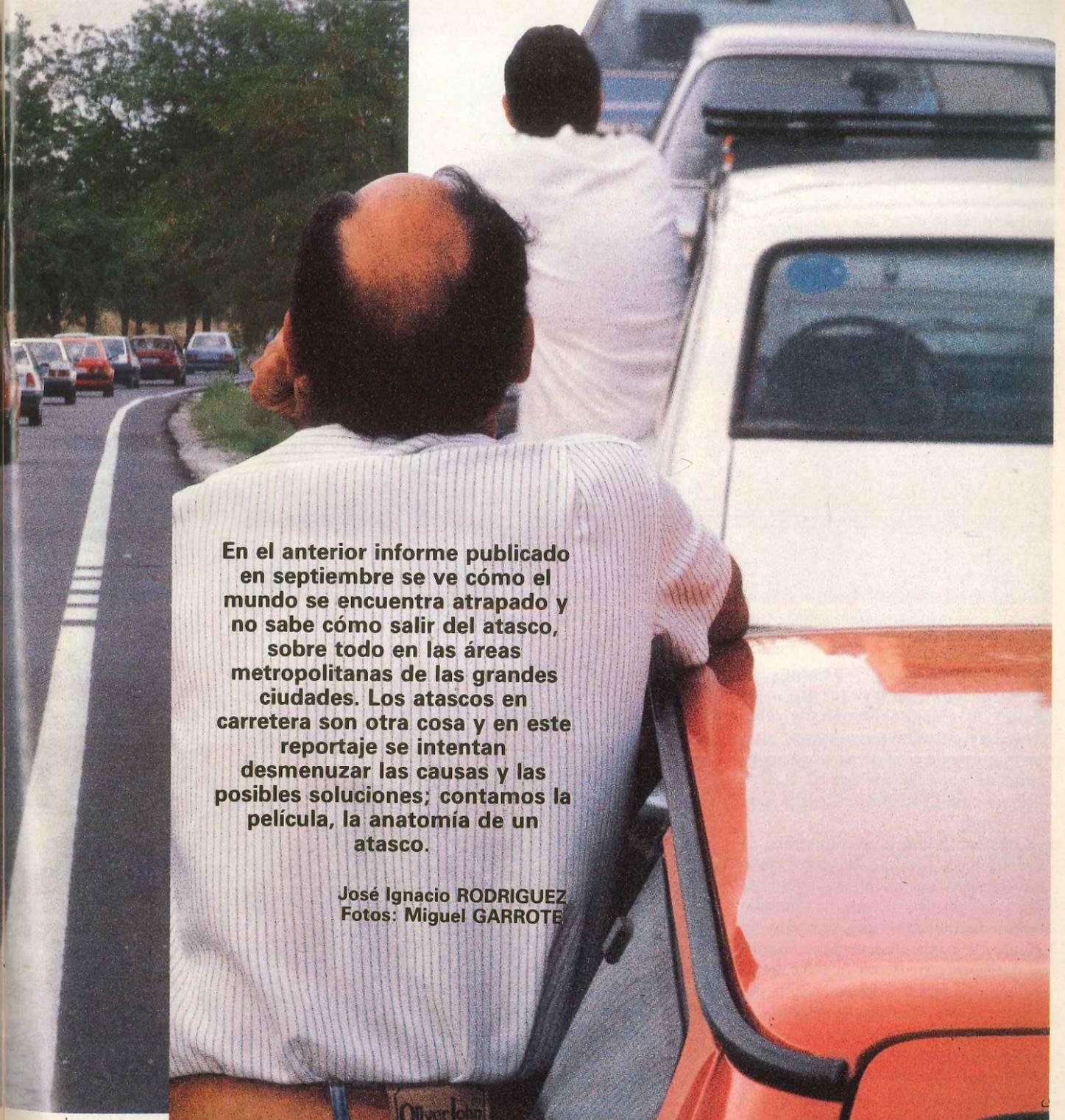
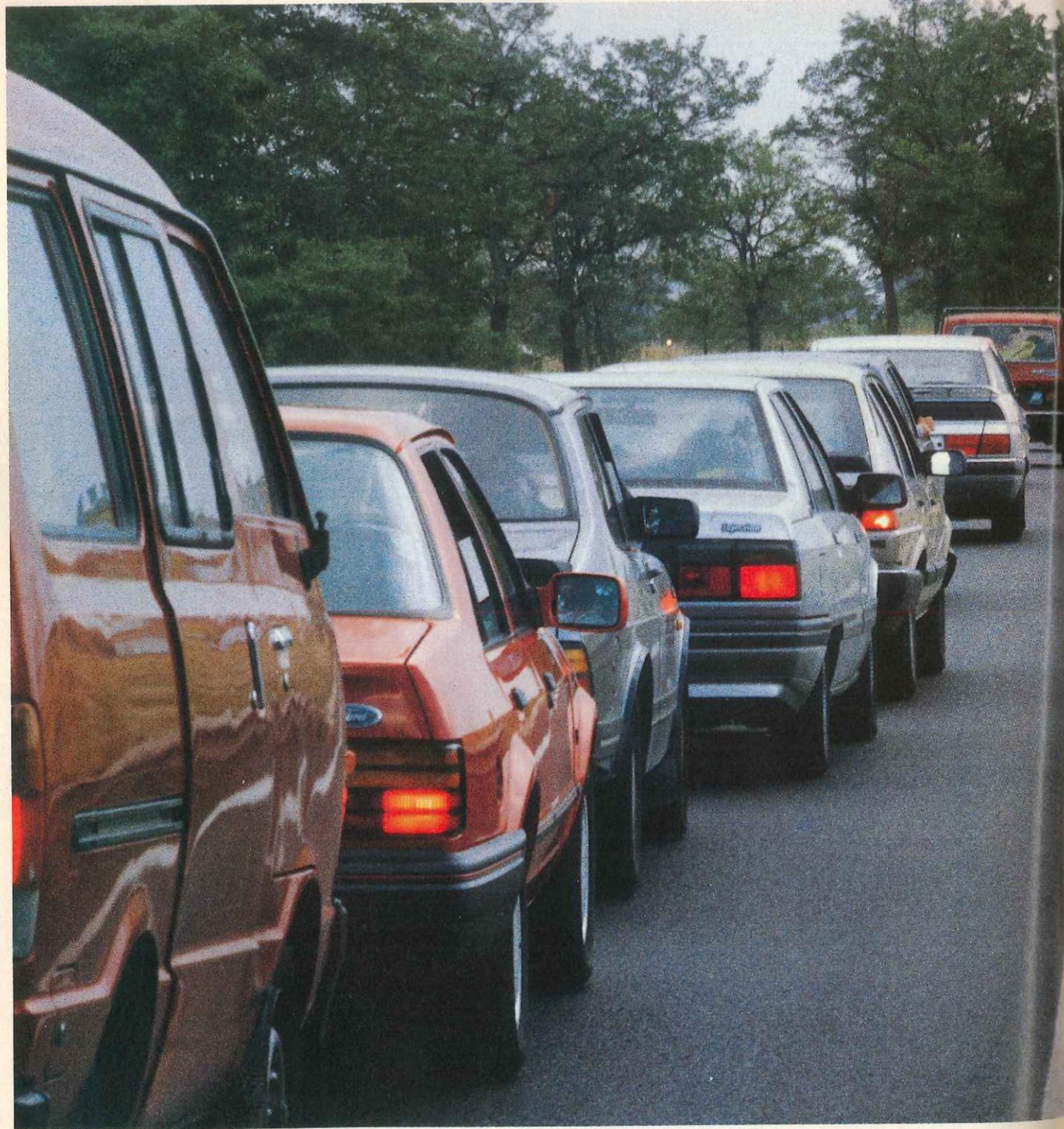


Jesús SORIA  
Director

**TRANSPORTE ESCOLAR MAS SEGURO.**—El propio transporte escolar es otro de los factores que añaden de tarde en tarde aires de tragedia al fenómeno del tráfico. No son habituales, afortunadamente, los accidentes de este medio de transporte, utilizado a diario por cientos de miles de escolares, pero padres, asociaciones, colegios y otros sectores afectados quieren mejoras para unos desplazamientos que requieren las máximas garantías. No está mal que pretendan adelantarse a posibles acontecimientos: que se controlen más, mucho más, los vehículos utilizados para estos trayectos, que los coches sean cada vez más seguros, que no vayan tres niños en asientos de dos o que no se pierda la figura del acompañante. No está mal.

### UN PODIO SIN LOS NUESTROS

Nos tenían mal acostumbrados nuestros motociclistas. Y claro, nos ha extrañado no ver a ninguno de ellos, los Sito, Aspar, Cardús, Crivillé, Garriga y «Champi» Herreros, entre otros, en el podio de los triunfadores. Cardús falló al final por pura mala suerte. Aspar tuvo un año negro. Pons bastante tuvo con adaptarse a la nueva máquina de 500 y, poco más o menos, todos igual. Pero ahí están y ahí seguirán. No voy a decir eso de que lo importante es participar, en parte recurso fácil de los segundones, pero sí que sería injusto pedir triunfo tras triunfo. Ni tan siquiera hablar de año negro. Ha sido, simplemente, un año de descanso en la supremacía española. Menos mal, en cualquier caso, que Jordi Tarrés, en trial, y Carlos Sainz, en rallies, han vuelto a poner nuestro pabellón en su lugar. Ambos parecen haber querido demostrar que en esto de los deportes sobre ruedas los demás están condenados a contar con nosotros.



En el anterior informe publicado en septiembre se ve cómo el mundo se encuentra atrapado y no sabe cómo salir del atasco, sobre todo en las áreas metropolitanas de las grandes ciudades. Los atascos en carretera son otra cosa y en este reportaje se intentan desmenuzar las causas y las posibles soluciones; contamos la película, la anatomía de un atasco.

José Ignacio RODRIGUEZ  
Fotos: Miguel GARROTE

**ASI SE ORIGINAN LOS GRANDES TAPONES CIRCULATORIOS**

# **ANATOMIA DE UN ATASCO**



Algunos regresan despacio pero contentos, con tomates de la huerta.

EL ciudadano de «a coche» intuye que existe un tope máximo del número de vehículos que pueden circular por una carretera y que cuando se alcanza ese límite de capacidad llega el atasco. Pero no siempre comprende por qué está parado.

Conviene señalar que tampoco la ingeniería de tráfico ha conseguido desvelar todos los enigmas que encierra un atasco, si bien se han desarrollado métodos que permiten el cálculo de capacidades pero basados en datos empíricos, ya que las siempre complejas condiciones de la circulación no han permitido desarrollar modelos teóricos aplicables.

Así, está admitido que la capacidad aproximada de una vía con dos carriles es de 2.800 vehículos ligeros a la hora, en autovías y autopistas es de 2.000 por carril, mientras que en una

vía urbana la presencia de semáforos hace bajar la capacidad a 800 vehículos ligeros por carril y hora. No obstante, el método de cálculo más conocido está basado en estudios realizados en Estados Unidos en 1935 y han sido recogidos en el denominado «Manual de capacidad de carreteras», cuya última edición es de 1985.

Desde entonces, pese a las grandes inversiones en investigación y la puesta a punto de modernos ordenadores, no se ha avanzado mucho en el conocimiento de lo que pasa en un atasco, según ha señalado a esta revista Mariano Gullón, profesor de Transportes de la Escuela de Ingenieros de Madrid y técnico del MOPU.

#### ATASCOS NO, CONGESTION

Sin embargo, para el citado experto, es muy raro que se produzca un

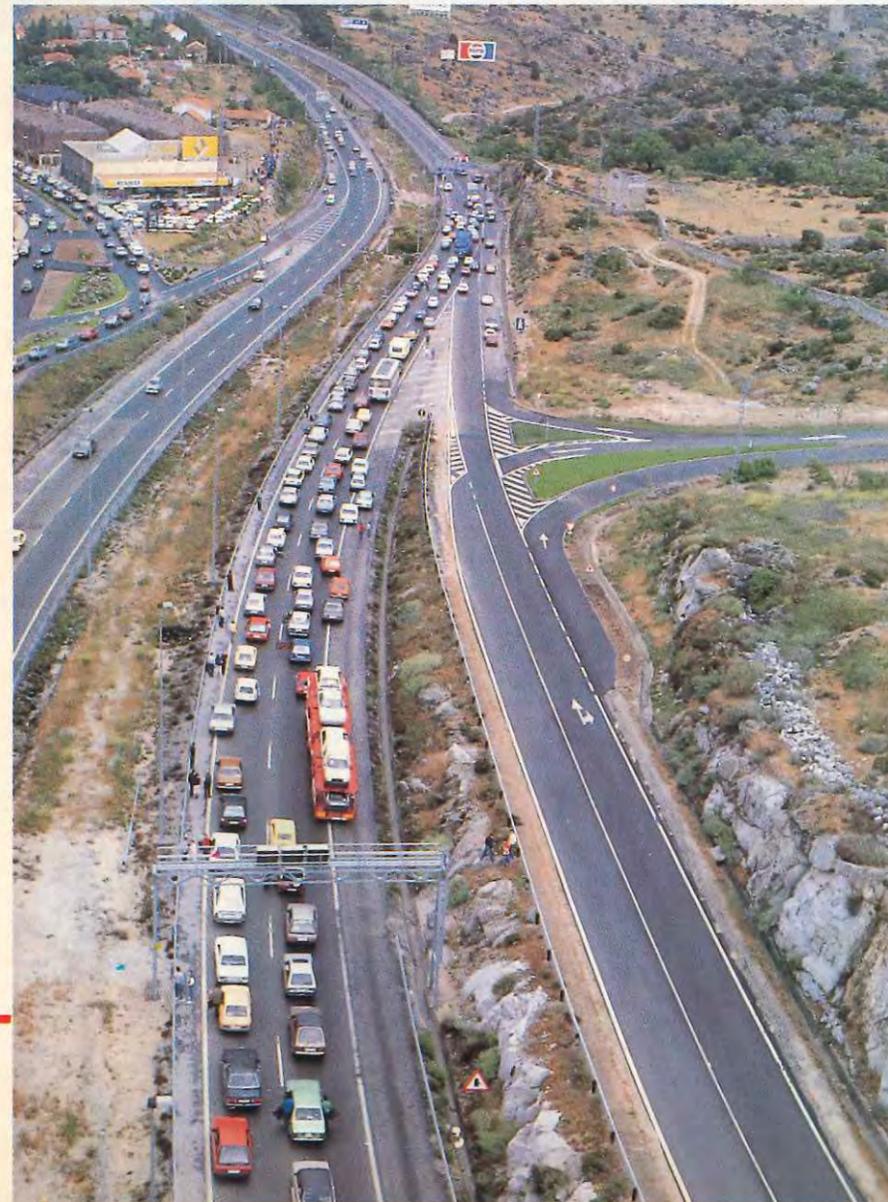
atasco, es decir, que no pase nadie. «Lo que sí ocurre es que se producen unas dificultades de la circulación, diferentes empeoramientos de las condiciones normales y es cuando nosotros decimos que baja el nivel de servicio ofrecido por la vía. Por eso —añade— no lo denominamos jamás atasco, sino que hablamos de distintas fases de congestión y de saturación.»

Cuando en una carretera hay poca intensidad de tráfico, los vehículos circulan a la velocidad que les permiten las características de la propia vía, pero a medida que aumenta la presencia de vehículos, la velocidad de los mismos va descendiendo paulatinamente, entre un 15 o un 20 por 100.

Si en esta situación disminuyera el tráfico, la velocidad volvería a aumentar sin mayores problemas. Lo malo es cuando se ha llegado a la capacidad total de la carretera. Entonces es



Otros ponen cara de pocos amigos. Pero el próximo fin de semana volverán a meterse en el mismo atasco, a la misma hora.



cuando, según Mariano Gullón, se produce un fenómeno sobre el que se han escrito libros, pero aún no se ha aportado una explicación científica.

Siguiendo las distintas secuencias de esta especie de película del atasco, una vez que se ha llegado al punto de saturación, si por diferentes causas el tráfico crece más, la velocidad baja. Pero aún van rápidos durante unos segundos, parachoques con parachoques. Harían falta nervios de acero para soportar ese ritmo y esa tensión. Lo lógico es que alguien toque ligeramente el freno, el de atrás un poco más y varios cientos de metros más atrás los coches casi se echan encima unos de otros, finalizando por detenerse completamente la circulación.

En esta situación, y aunque descienda la presencia de vehículos en esa vía, es prácticamente imposible recuperar la velocidad inicial hasta que no transcurra mucho tiempo. Ese punto de saturación (en física se denomina histéresis, que se parece mucho a la palabra histeria) es el que hay que tratar de evitar. La prueba de que no se conoce con certeza lo que sucede cuando se rebasa ese punto es que en la representación gráfica de la curva que relaciona intensidad y velocidad, el trazado es una línea discontinua. Según el profesor Gullón, «se pueden parar casi totalmente, puede ser que no pase nadie, que se recupere pronto o tarde mucho..., todo es posible».

#### LAS MIL Y UNA CAUSAS

Todos los expertos consultados —además del ya citado, nos han dado su opinión otro estudioso del problema, Manuel Romana, quien además acaba de asistir a un «master» sobre Transportes en la Universidad de Berkeley, en San Francisco, así como los miembros del equipo que gestiona el Centro de Control de la DGT, dirigidos por el subdirector de Circulación, Fernando Ortega— coinciden en señalar las mismas causas como origen de los atascos. Las más claras son aquellas en las que el flujo circulatorio sufre la pérdida de un carril, es

Nadie sabe qué pasa más adelante y los conductores se bajan nerviosos de sus coches.

**Se han escrito libros sobre el momento en que una carretera alcanza el máximo de su capacidad, pero lo que sucederá a partir de ahí nadie lo sabe**

decir, cuando se produce un cuello de botella, de tal manera que si por allí pueden pasar 2.800 vehículos a la hora y la demanda es de 5.000, la diferencia tendrá que ponerse en cola. Algo similar ocurre cuando en una vía principal acceden otras secundarias.

Tampoco es difícil entender que un semáforo pueda provocar una retención, y lo malo es que la mayoría de las carreteras de acceso a las ciudades desembocan en un semáforo. Lo mismo ocurre con un accidente que tapona un carril.

Sin embargo, hay otras causas de atasco o retención que a un conductor le pueden pasar más inadvertidas. Cuando los vehículos van muy pegados cualquier cosa que distraiga al conductor y le haga frenar va a repercutir en los que van detrás, e incluso puede llegar a detenerlos. Esto ocurre cuando un animal cruza la carretera, pero, curiosamente, se puede dar el caso de un accidente en una de las calzadas de una autovía o autopista que no sólo está produciendo dificultades a los vehículos que tienen que esquivarlo, sino a los que circulan por la otra calzada.

#### LOS MIRONES

Y es que nadie se resiste a mirar las secuelas de un accidente, para lo cual reducen la marcha y van provocando ese efecto de acordeón, de gusano que se estira y se encoge. Otro ejemplo muy claro de atasco provocado por los «mirones» es el de la carretera que lleva a la localidad madrileña de El Pardo, donde existe un complejo deportivo muy próximo en el que es posible ver atractivos/as bañistas o jóvenes evolucionando espectacularmente con sus patines. Lo mismo ocurre, aunque por razones bien distintas, cuando se observa la presencia de las Fuerzas de Vigilancia. El problema que provoca la distracción de un conductor justifica sin duda la conveniencia de retirar los anuncios publicitarios del borde de las carreteras. Las obras, tan abundantes ahora, además de reducir la capacidad de las carreteras, son también motivo de distracción.

La incorporación de una carretera secundaria a otra principal ya saturada llevará el atasco varios kilómetros atrás.



Los más rezagados creen que serán los últimos en volver, pero a todo hay quien gane.



Los más tempraneros en volver ya comienzan a encontrar dificultades.



A todas estas causas, que podríamos llamar primarias, habría que añadir otras de distinta índole. Puede ser una curva que hay que tomar a menos velocidad, ante la que hay que frenar y cuyo efecto se va a transmitir metros e incluso kilómetros atrás; puede ser una rampa más o menos acusada que obliga a los vehículos más pesados a ir más despacio y tras los cuales se apilontonan el resto de los automóviles. En definitiva, siempre hay una causa, por sutil que sea, que justifica el atasco. Y es que las condiciones ideales de carreteras rectas y llanas y vehículos homogéneos son simplemente utópicas.

Por otra parte, el escenario varía según que se trate de atascos diarios, de fin de semana o grandes operaciones. En el primer caso, los problemas se centran en las entradas a las ciudades y la solución, según Fernando Ortega, «no es hacer más carriles, sino más accesos». Afortunadamente, las travesías de las poblaciones están desapareciendo como focos de conflicto gracias a las variantes.

## La experiencia americana

En Estados Unidos no se plantean eliminar los atascos, pues están convencidos de que cierto nivel de congestión es irremediable. «Lo que sí pretenden —según ha señalado a esta revista Manuel Romana, tras realizar un «master» sobre Transportes en la Universidad de Berkeley, en San Francisco— es gestionar el atasco, distribuirlo y minimizarlo en lo posible.» Estas son las humildes pretensiones de una sociedad, con una tecnología puntera, que ha invertido tanto dinero en investigar cómo salir del atasco.

Los americanos centran el problema sobre todo en las autopistas de acceso a las ciudades, y han llegado a la conclusión de que hay cierto nivel de congestión del que no se puede bajar, ya que cuando se da más capacidad a una vía —por ejemplo, añadiendo otro carril—, el usuario que antes utilizaba otros itinerarios se pasa a la autopista, con lo que el nivel de saturación vuelve a ser el mismo.

#### EL PUENTE DE LA BAHIA

En la ciudad de San Francisco se ha realizado un estudio de los «cuellos de botella» (sección por la que pasan menos coches). Cuando consiguen eliminar uno aparece otro, aunque sea de menor intensidad. Por eso, lo que hacen es llevar el atasco a zonas donde el perjuicio sea menor. Es el caso del puente de la Bahía de San Francisco («Bay Bridge»), de unos ocho kilómetros de longitud, al que se accede mediante 15 carriles de peaje, que se quedan en cinco, y por donde circulan diariamente 250.000 vehículos, sin otra posible alternativa.

Para evitar que el atasco se concentre en medio del puente, se regula el paso de vehículos en cada carril mediante un semáforo que sólo tiene luz roja y verde. De esa forma el atasco queda fuera de esa zona tan vital.

Por otra parte, están realizando una campaña que favorece a los conductores de vehículos de alta ocupación, con tres o más pasajeros, de tal

manera que entre las seis y las diez de la mañana y entre las cinco y las siete de la tarde, no sólo no pagan peaje, sino que pueden ocupar en exclusiva los dos carriles extremos, lo que les supone unos 30 minutos de ahorro para entrar a San Francisco. En esas horas punta, los citados carriles para vehículos de alta ocupación están señalados con unos diamantes blancos, pero fuera de ese horario pueden ser también utilizados por otros automóviles. Este sistema —se utiliza también en diversos lugares de California— ha conseguido duplicar la capacidad de pasajeros que pasan por el puente.

Pero los cuellos de botella también se originan en las intersecciones. En Los Angeles casi todas las incorporaciones cuentan con un semáforo que va dando paso a los vehículos uno a uno. Las fases rojas y verdes —no hay ámbar— las regula un sistema inteligente en función del número de vehículos que pasan por un punto.

Según Manuel Romana, los americanos han llegado a la conclusión de que es preferible atascar a algunos (los vehículos que no tienen una alta ocupación) antes que atascar a todos. Por otra parte, también es verdad que el atasco propicia el transporte público, ya que cuanto más incómodo resulte el atasco, mayor es el trasvase al tren, metro o autobús. «El atasco es una especie de acuerdo social: estás dispuesto a soportar tantos minutos de atasco a cambio de la comodidad de ir en coche; pero si te ponen más atasco ya te lo piensas.»

Todo ello transcurre en un contexto de respeto a las normas, que, según Romana, varían respecto a España. «Allí hay más respeto a los semáforos y a la señal de Stop. En cambio hay una permisibilidad razonable cuando se rebasan ligeramente los límites de velocidad —por ejemplo, en las carreteras limitadas a 90 km/h. todo el mundo va a 100 o como mucho a 115, y casi nadie a 120—; es decir, la Policía es tolerante por un exceso de 10 ó 15 km/h., pero caen sobre ti, con multas severas, si te pasas de ahí.»

**Hay muchas causas que explican un atasco, pero se resumen en que hay más vehículos de los que la propia carretera puede digerir**

## MODIFICAR LOS HABITOS

El comportamiento de los conductores ante un atasco suele ser de resignación, pero varía cuando la situación les sorprende y se bajan del coche para tratar de comprender si se trata de un control policial o qué es lo que pasa. En cambio, es difícil que se baje el conductor que sufre el atasco al que ya está acostumbrado. Por tanto, el malestar se produce cuando no se conoce la situación; estar parado sin saber por qué saca a la gente de quicio, de ahí que las Fuerzas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil utilicen cada vez más dispositivos de megafonía para explicar la causa de la retención.

En cualquier caso, es bueno que antes de iniciar un viaje, en fines de semana, y sobre todo en grandes operaciones, los conductores llamen al telé-



A nadie le gusta el atasco.

## Un día en las carreteras

Durante toda la mañana del domingo y primeras horas de la tarde, el sol jugó al escondite con nubes inequívocamente tormentosas. Los del Centro de Control de Tráfico preveían un retorno fuerte de vehículos basándose en las salidas masivas del viernes y sábado. Incluso las familias más rezagadas, atrincheradas durante todo el verano en la sierra madrileña, tenían que volver con todos sus pertrechos para el inicio de los colegios.

Poco después de las cinco de la tarde ya se observaba en una de las pantallas de televisión del Centro de Control que en el kilómetro 12 de la carretera de La Coruña los vehículos discurrían ya muy juntos. Precisamente a esa misma hora una tromba de agua inundaba el casco urbano de Aranjuez y 90 minutos después afectaba a la variante, que fue preciso cortar y desviar el tráfico por otros puntos. El equipo de conservación del MOPU no era capaz de achicar el inmenso charco de agua y limpiar la carretera de lodo, mientras que los bomberos de la comunidad madrileña estaban tratando de rescatar a los ocupantes de un vehículo accidentado.

Mucho antes también se había producido un accidente en el interior del túnel de Guadarrama que obligó a cortar la circulación. Posteriormente se realizaron cortes intermitentes en la boca de entrada al túnel para que la cola de las retenciones provocadas por la confluencia en la autopista de la N-VI y de la N-601 no quedara paralizada en el interior.

Por otra parte, miembros de esta redacción se metían en la «boca del lobo» del atasco que, desde Villaviciosa de Odón, se extendía —intermitentemente— por toda

la carretera N-501, hasta San Martín de Valdeiglesias. Los rostros de los incondicionales de los pantanos y del valle del Tiétar, sorprendidos por el ojo de la cámara fotográfica, reflejan, algunas veces, dosis de humor pero, las más, la indolencia, el hastío y la resignación. «¡Qué le vamos a hacer! —se justifica por la ventanilla un padre de familia—, disfrutar los fines de semana en el campo vale este precio.» (Se refiere al atasco.)

Niños dormidos, otros inquietos y traviesos que hacen muecas a todo el que les quiera mirar completan el cuadro entre parada y parada. Un cuadro que vimos repetido, esta vez con relámpagos, en la N-VI y que lo presumimos en el resto de las carreteras de acceso a las ciudades españolas.

En algunos casos se producían incidencias como en la N-505 (El Escorial-Las Rozas), cuando un hato de ganado, espantado por la tormenta, saltaba a la carretera y ganaba en velocidad a los sorprendidos automovilistas. El perro guardián, excediéndose en su celo, hasta llegó a morder a un miembro de la Guardia Civil cuando intentaba que los animales volvieran a su redil.

Fuera del atasco y al abrigo de la lluvia que aún caía en algunas zonas, miembros de esta revista se guarecían al filo de la media noche en el Centro de Control de la DGT. El atasco, o la circulación lenta —todo es cuestión de semántica— aún se reflejaba en algunas pantallas. A la una de la madrugada se retiraba el cuarto carril de la carretera de La Coruña. Al día siguiente, camino del trabajo, se reanuda el atasco diario que precede, casi sin excepciones, al del próximo fin de semana.



A pocos sorprende que al regreso del fin de semana haya atasco.

fono (900 123 505) que la DGT tiene al servicio de los conductores las 24 horas del día para informar de la situación y ofrecer todo tipo de ayuda. En este sentido, cada vez se escalonan más los desplazamientos y se utilizan con más eficacia los itinerarios alternativos.

No obstante, aún queda un gran número de conductores recalitrantes que cada fin de semana se atasca en el mismo lugar y a la misma hora, sin que parezcan dispuestos a adelantar o retrasar ni un solo minuto su regreso. En los desplazamientos diarios camino del trabajo, un retraso de quince

minutos en la salida puede suponer media hora más al atasco habitual.

Modificar los hábitos de los ciudadanos y flexibilizar el horario en algunos centros de trabajo puede ayudar a descongestionar las carreteras. Pero no mucho si se toma como referencia una ciudad como Munich, en la que gran parte de los trabajadores tiene la posibilidad de fichar entre las siete y las nueve de la mañana, pero todos llegan a las nueve. En España también se ha planteado con la elección del mes de vacaciones, pero parece inviable, tanto por la radical oposición de los sindica-

tos como por la postura de las propias empresas y la de toda la infraestructura hotelera, que no renuncia a iniciar los alquileres los días 1 y 16.

Para el profesor Gullón no existe una solución mágica. «Ampliar la capacidad de las carreteras supondría inversiones astronómicas, por lo que la solución es el tren y los transportes colectivos, ya que dos mil vehículos a la hora equivalen a ochocientos autobuses, con la diferencia de que mientras éstos pueden transportar a cuarenta mil personas, en los turismos sólo suele viajar el conductor, y en el caso más satisfactorio de plena ocupación transportarían a diez mil personas.»

Fernando Ortega admite esta solución en el medio urbano pero no en los accesos, en los que muchas veces «no existe un servicio público alternativo». Además, añade, «el que se ha gastado entre 1,5 y dos millones de pesetas en la compra de un coche lo quiere para ir todos los días al trabajo cómodamente sentado, aunque tenga que sufrir el atasco, que también padecería en el transporte público pero sin pasar frío ni calor». Esta querencia por la individualidad se nota claramente en las ciudades pequeñas, en las que se coge el coche por más que el trayecto pueda realizarse perfectamente a pie.

Un último aspecto que abordamos es la relación entre el atasco y los accidentes. Cuando hay atasco, por razones obvias, no se circula a mucha velocidad, de ahí que la peligrosidad y la gravedad de los accidentes disminuya, aunque se repiten con más frecuencia. Como ya se ha indicado, toda la fase de evolución que precede al atasco es la de un fluir perfecto de los vehículos, que poco a poco se van juntando más hasta que cualquier frenazo provoca la parada y, muy probablemente, el golpe por alcance. Además, las condiciones meteorológicas influyen mucho en los accidentes, porque muchos no saben conducir, no ya con nieve, sino con agua, con lo cual el empeoramiento meteorológico no sólo aumenta el riesgo, sino que provoca una disminución muy importante de la velocidad de los conductores —que se sienten inseguros— y desemboca en el atasco.



Las cámaras del Centro de Control de la DGT se asoman a las carreteras de acceso a Madrid.

**Quando los coches circulan  
parachoque con parachoque, aún rápidos, es el  
anuncio de un gran parón**



Miguel Muñoz, director general de Tráfico, durante su comparecencia.



El problema de la seguridad en las carreteras preocupa a los senadores.

# LA SEGURIDAD VIAL, EN EL SENADO

Una Comisión de Seguridad Vial creada en el Senado estudiará la problemática del tráfico y buscará posibles soluciones y alternativas al mismo. Tres directores generales, los de Tráfico, Carreteras y Transportes Terrestres, ya han comparecido ante los senadores que la componen para exponer sus puntos de vista. Muchos más expertos, de la Administración, la industria, profesionales y expertos extranjeros, pasarán por la Cámara. La propia Comisión quiere saber qué pueden hacer ellos para mitigar este grave problema que se cobra cada año miles de víctimas.

**S**ENADO, 14 de marzo. El senador Martínez Sospreda, del Centro Democrático y Social, se dirige a sus señorías para exponer que «la cuestión que me trae a la tribuna en este momento del orden del día es estrictamente una cuestión no partidista. Buena prueba de ello es que está avalada por senadores pertenecientes a tres grupos parlamentarios y a cinco formaciones políticas distintas».

«El objetivo de la moción consiste en solicitar de la Cámara que se cree una Comisión de Encuesta e Investigación sobre los problemas que plantea en nuestra sociedad la utilización del automóvil y, en general, de los vehículos de motor de combustión interna y, consiguientemente, los problemas de la seguridad vial».

Con matices, distintos puntos de vista

sobre la situación del problema y los apuntes lógicos de cada uno de los senadores que intervinieron después, la Comisión quedó constituida y rápidamente se estableció un programa de trabajo que va desde la recogida de documentación a la fase de comparecencias, pasando por la elaboración de una memoria, un informe, propuesta de conclusiones y presentación del informe y recomendaciones al Pleno del Senado. Así, las áreas en las que se comienza a trabajar tocarán aquellos aspectos que más relación directa tienen con el tema genérico del automóvil, aunque fundamentalmente centrado en la seguridad vial. Irán desde la siniestralidad y accidentes (el objetivo es «disminuir accidentes y mejorar su atención inmediata»), las infraestructuras («mejorar las

Todos los grupos políticos,  
de acuerdo en estudiar  
sus causas y buscar  
soluciones  
entre todos



infraestructuras para su adecuación al número de accidentes»), la educación vial y formación vial («actualización de los procesos educativos, educación ciudadana para utilización adecuada de los vehículos, instauración de fórmulas de aprendizaje permanente»), industria («mejorar la seguridad pasiva de los vehículos y acelerar la producción del coche limpio»). Un amplio abanico que hará que por el Senado pasen una veintena de expertos para exponer sus opiniones, de forma que se arroje una luz sobre un problema que preocupa seriamente a todos los sectores sociales.

La primera comparecencia en el Senado fue la del director general de Tráfico, Miguel María Muñoz Medina, que se producía el pasado 13 de septiembre. El máximo responsable del tráfico en nuestro país agradeció, «y no por cortesía», la llamada por parte de la Comisión, a la vez que se congratuló por la creación de la misma. Tras romper una lanza en favor del automóvil, «que no es un mal, sino un bien de la sociedad», hizo un repaso de lo que esta sociedad pide a los responsables de tráfico («que sea más seguro, más fluido y buenos servicios lo menos gravosos posible»), pasando a explicar las distintas medidas administrativas que se llevan actualmente a cabo, haciendo hincapié en la «grave deficiencia de medios humanos con que contamos, que contrasta con un aumento sin precedentes en los últimos treinta años en trámites administrativos, exámenes, matriculaciones, por lo que nos hemos convertido en uno de los organismos que soporta más trámites burocráticos». Por lo que respecta a los problemas de accesos, congestiones, etcétera, habló de las nuevas tecnologías como «la gran opción del futuro».

Metidos de lleno en la seguridad vial («o la inseguridad vial, para ser más exactos»), dijo que constituía «uno de los problemas más graves de todas las sociedades avanzadas; los accidentes constituyen la principal causa de muerte no natural y la cuarta de causa natural y no natural», mostrándose especialmente preocupado por la incidencia de esta mortalidad en aquellos tramos de edades más jóvenes, especialmente afectados por esta lacra. «La asignatura es muy importante para la sociedad actual, pero me niego a aceptar una posición determinista de que es el tributo que tenemos que pagar. No obstante, veo signos esperanzadores de que nuestra sociedad ha dicho ¡basta! y una prueba de ello es la creación de esta Comisión».

Tras un análisis de la tipología de los accidentes («es alarmante de las salidas de la vía») de las épocas de mayor siniestralidad («por razones obvias, el verano, la Semana Santa y otros puentes, además de los fines de semana») y la estadística según tipo de carreteras (6,9 por 100 en autopista, 45 en la red principal, 36 en comarcales, locales, etcétera) analizó los factores que influyen en los accidentes de acuerdo a estudios rigurosos que atribuyen un gran porcen-



Rafael Fernández, director general de Carreteras.

taje de las causas de los mismos al factor humano (alrededor del 94 por 100) frente al 18-28 por 100 a las carreteras y en mucho menor medida al vehículo, entre 5,5 y el 8,5 por 100. Alcohol, velocidad y el no uso del cinturón de seguridad son factores que agravan considerablemente los siniestros y que están presentes en buen porcentaje de ellos, sobre todo el primero. Muñoz Medina se preguntaba: «¿Cómo evitar un accidente por realizar un adelantamiento en una curva, que es un acto humano, voluntario y libre?»

A juicio del máximo responsable del tráfico en España, hay estudios internacionales, tal como el realizado por la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (CEMT), que aseguran que hay una correlación entre el crecimiento de los niveles de motorización y niveles de inseguridad vial «y aunque ahora estamos como en Alemania hace años aunque con algo más de accidentes aquí, no podemos esperar a ese nivel de motorización para ver que se produce un presumible descenso. Hay que seguir con las actuaciones». Sobre todo cuando, a su juicio hay dos factores que inciden considerablemente en la siniestralidad que en estos momentos soporta España: la insuficiente red de carreteras y la incorporación con veinte años de retraso al fenómeno de la automoción.

Tras un repaso concreto a aspectos muy puntuales que inciden en la accidentalidad, causa fundamental de la puesta en marcha de esta comisión en el Senado (exceso de consumo de alcohol, orografía difícil, poca experiencia de muchos conductores en circular por carreteras, exceso de velocidad, escasa

plantilla para vigilar carreteras, etcétera) contestó, a las consultas de los senadores, que pidieron ampliación de algunos datos aportados, una de ellas relacionadas con la incidencia de la nueva Ley de Seguridad Vial, a los que contestó que el descenso en la accidentalidad de los últimos meses «no sería riguroso achacárselo a la entrada en vigor, pero coincide en el tiempo». Alguno de los senadores pidió que dijera a la Cámara qué quería o qué pedía para poder dar soluciones a este grave problema, a lo que el director general de tráfico le contestó con un toque de humor: «Les pasaré una relación; pero me van a decir que me ha hecho la boca un fraile». Entre otras cosas, recordó que la investigación «necesita dinero, dinero y dinero» y habló de una «coordinación difícil con la Justicia por respeto a no interferir en su independencia», aunque mostró su malestar con algunas sentencias, que calificó de «alarmantes», como la que sólo consideraba peligroso el dar en los controles de alcoholemia 1,5 en sangre cuanto el tope está en el 0,8.

La segunda intervención, mucho más breve, correspondió al director general de Carreteras, Rafael Fernández, que aseguró que la situación de la accidentalidad «no es tan alarmante como se refleja en los medios de comunicación», pasando a dar cifras de otros países en comparación con el nuestro y asegurar que su departamento tiene dos actuaciones claves: aumentar el número de autovías y actuar sobre aquellos lugares con más accidentes «para ir corrigiendo defectos». A su juicio, «hay que seguir con la red de carreteras, continuar el plan de conservación y hacer cumplir riguro-

samente aspectos como el alcohol y la velocidad» para afrontar los accidentes de la carretera. De este último punto aseguró que, según sus datos, en autopista a menos de 100 km/h. no circula ni el 10 por 100 y a más de 140 van aproximadamente el 35 por 100, cifras que calificó de «peligrosas» y «escalofriantes». Por lo que respecta a la posible incidencia del estado de la carretera en la accidentalidad, la calificó de «escasa» y defendió el que aunque hay que mejorar la red «y

seguir invirtiendo» en este terreno, «no podemos hacer carreteras para correr a 200 km/h. por razones de seguridad, medio-ambientales y económicas».

A continuación ofreció explicaciones concretas sobre actuaciones de su departamento en el Plan de Carreteras.

La última intervención correspondió al director general de Transportes Terrestres, Manuel Panadero, quien aseguró que la incidencia del sector de transportes en la seguridad vial es



Todos los grupos políticos apoyan la puesta en marcha de la comisión que estudiará los problemas del tráfico.

## Todos los que comparecerán

Una veintena de personas comparecerán ante la «Comisión Especial de Encuesta e Investigación sobre los problemas derivados del uso del automóvil y de la seguridad vial». Además de las comparencias ya reseñadas del director general de Tráfico, el de Carreteras y el de Transportes Terrestres, la comisión tiene previsto llamar a distintos responsables ministeriales y de empresas y entidades privadas para conocer su postura sobre el problema.

Entre los altos cargos ministeriales está prevista la comparencia del secretario general de Medio Ambiente, «para informar sobre la contaminación ambiental de la industria y utilización de vehículos»; el director general de Industria «para que informe del actual estado del parque de vehículos, medidas para su modernización y la Inspección Técnica de Vehículos», así como un representante del Ministerio de Sanidad y Consumo para hablar «sobre urgencias, asistencia y problemas en general derivados de los accidentes de tráfico» y otro u otros representantes del Ministerio de Educación y Ciencia «para informar sobre educación vial en los centros escolares».

De igual forma, está prevista la presencia del presidente de la Federación Española de Municipios y Pro-

vincias, o de su Comisión de Circulación y Transportes, de quien pretenden saber su opinión sobre las incidencias de la nueva Ley de Tráfico y Seguridad Vial en los municipios, «y cuantas sugerencias puedan beneficiar el trabajo de la Comisión Especial». También comparecerá el presidente de la Asociación de Fabricantes de Automóviles, de quien quieren recabar información «sobre la seguridad en los vehículos, la publicidad y las medidas para modernizar el parque de automóviles».

Las compañías aseguradoras en el ramo del automóvil y quizá alguna empresa del sector, deberán apuntar sus ideas y datos sobre la siniestralidad, los costes económicos y sociales de ésta, etcétera, lo mismo que deberán hacer los responsables de la Federación Nacional de Autoescuelas sobre su actividad y posibles modificaciones «que pudieran redundar en beneficio de la enseñanza».

Por último, también tiene previsto la Comisión Especial invitar a los responsables de tráfico de algunos países de la CEE «donde parecen haberse producido resultados positivos en la disminución de accidentes».

Comparecerán igualmente representantes de distintas comunidades autónomas, asociaciones de consumidores, el RACE, así como periodistas especializados y la propia TVE.

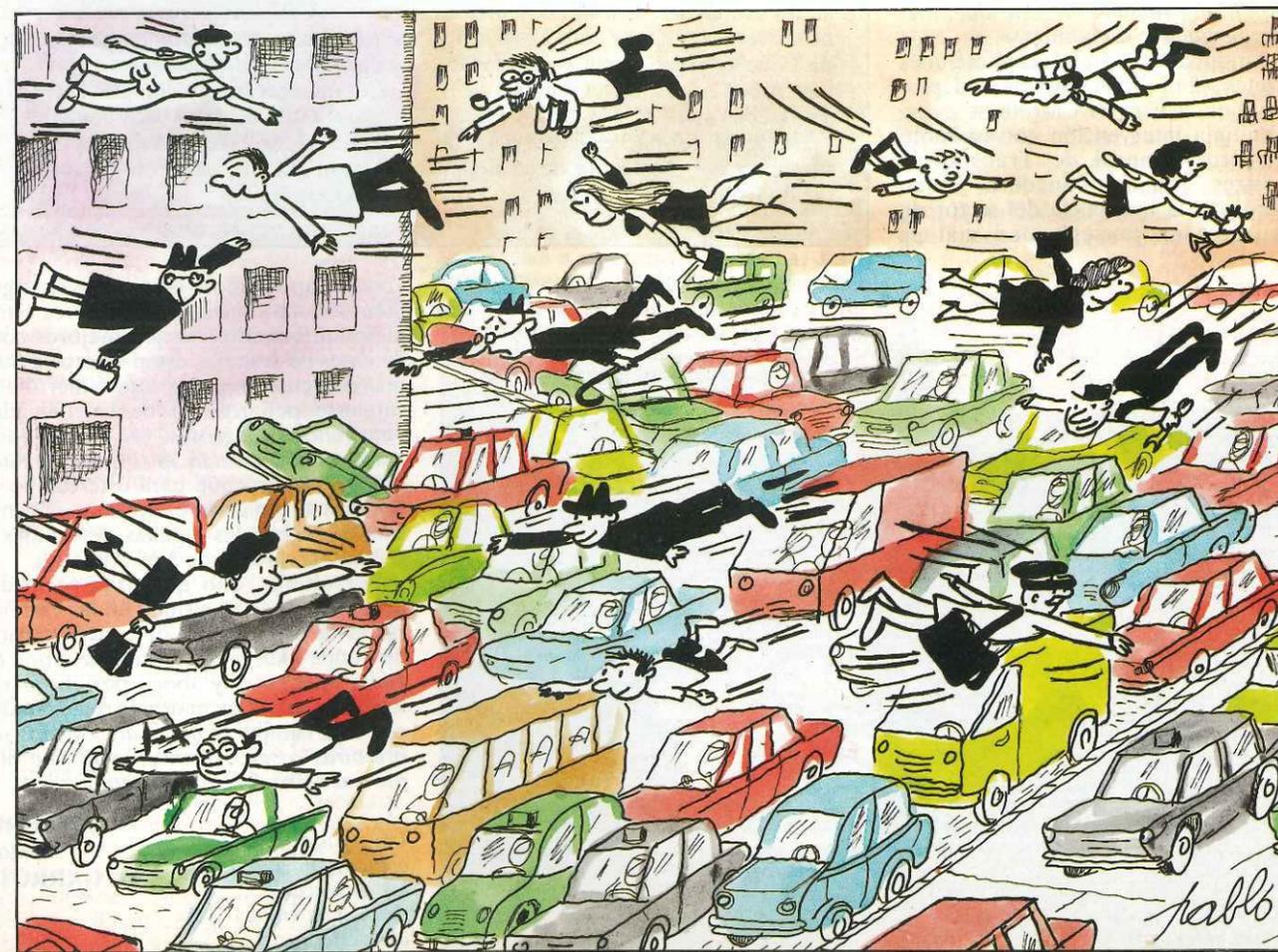


«poca», apoyándose en cifras y en argumentos como que sus conductores están mejor preparados, tienen mejores condiciones de trabajo, están sujetos a normas estrictas, etcétera. Quitó hierro a la supuesta peligrosidad de las llamadas «mercancías peligrosas» («a las que no se daría tanta importancia si no se llamara así») y aseguró que para este campo la normativa española es ya muy exigente tras corregirse las lagunas detectadas a raíz del accidente de Los Alfaques.

Por último, dijo que gran parte del problema de la seguridad en las carreteras es de educación y de concienciación de todos (haciendo alusión a Rosa de Lima Manzano) y abogó por enseñar a los niños todas las materias relacionadas con este campo «y quizá algo menos sobre otras cosas. Además, es mucho mejor trabajar sobre mentes limpias».

Los accidentes y el comportamiento de los conductores preocupan en las altas esferas del país.

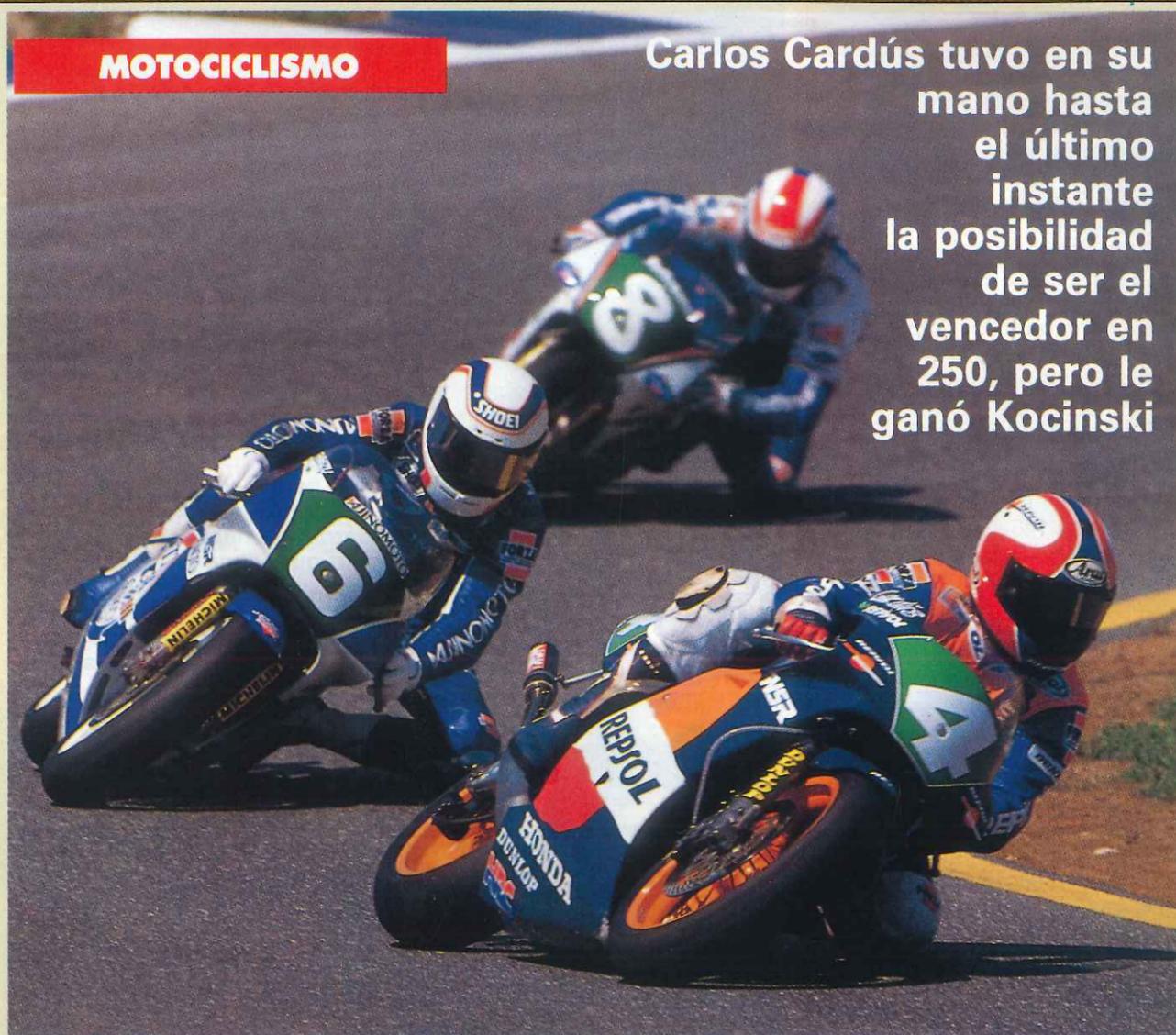
J. SORIA  
Fotos:  
M. GARROTE



# del MOTOR

MOTOCICLISMO

Carlos Cardús tuvo en su mano hasta el último instante la posibilidad de ser el vencedor en 250, pero le ganó Kocinski



Motor 16

El primer año, desde 1985, que ningún español se proclama campeón del mundo

El subcampeonato de Carlos Cardús en 250 c.c. y el puesto de mejor debutante de Juan Garriga en los 500 c.c. parecen, a primera vista, un pobre balance para un motociclismo, como el español, acostumbrado a títulos mundiales. Desde 1985 siempre algún piloto español se había hecho con un título mundial. Pero hay que tener en cuenta que esta temporada ha sido de transición (Crivillé.

«Aspar», Pons y Garriga debutaban en categoría) y marcada por la mala suerte (caídas, retirada de Derbi, problemas mecánicos de las JJ Cobas).

## TEMPORADA DE ADAPTACION

## TEMPORADA DE ADAPTACION

AUNQUE desde 1985 no se había producido el hecho de que ningún español ganara un título mundial, esta temporada no cabe calificarla de pésima. Carlos Cardús ha logrado un meritorio subcampeonato en 250 c.c., mientras que Crivillé, «Sito» y Garriga, debutantes en sus categorías, han demostrado progresos muy importantes de cara a la próxima temporada. Eso sí, la temporada ha sido, por otro lado, negra para los españoles: primero, la retirada de Derbi de la competición; luego, los problemas de «Aspar» con la JJ Cobas; el grave accidente de Alberto Puig, con consecuencias durante toda la temporada; la caída de «Sito»...

El título de 125 c.c. lo ganó, con colaboración de todos los pilotos italianos, el jovencísimo Loris Capirossi (17 años y el campeón más joven), heredándolo así de otro joven, Alex Crivillé. La mala racha de Jorge Martínez «Aspar» con la moto, que en ningún momento se mostró competitiva, y, en general, de las JJ Cobas, restó posibilidades de triunfo final a los españoles. En esta categoría, Manuel Hernández realizó varias carreras de mérito, con una moto no oficial. No obstante, el 125 c.c. vio el resurgir del motociclismo italiano, casi siempre con cuatro italianos en las dos primeras líneas de salida, que desde hace algunos años apostó por la juventud.

### UN «MARCIANO» PARO A CARDUS

Varios especialistas indican que el subcampeonato de Carlos Cardús se valorará más cuando «Little» John Kocinski pase a 500 c.c. y se reconozca su auténtica categoría mundial. Algunos han comenzado a compararle con su mánager, Kenny Roberts (apodado en sus tiempos de campeónísimo como «el marciano», por su pilotaje «de otra galaxia»). Y la verdad es que, quitando a Cardús (especialmente sobre circuitos muy calurosos), nadie ha podido parar al americano, quien ha teni-

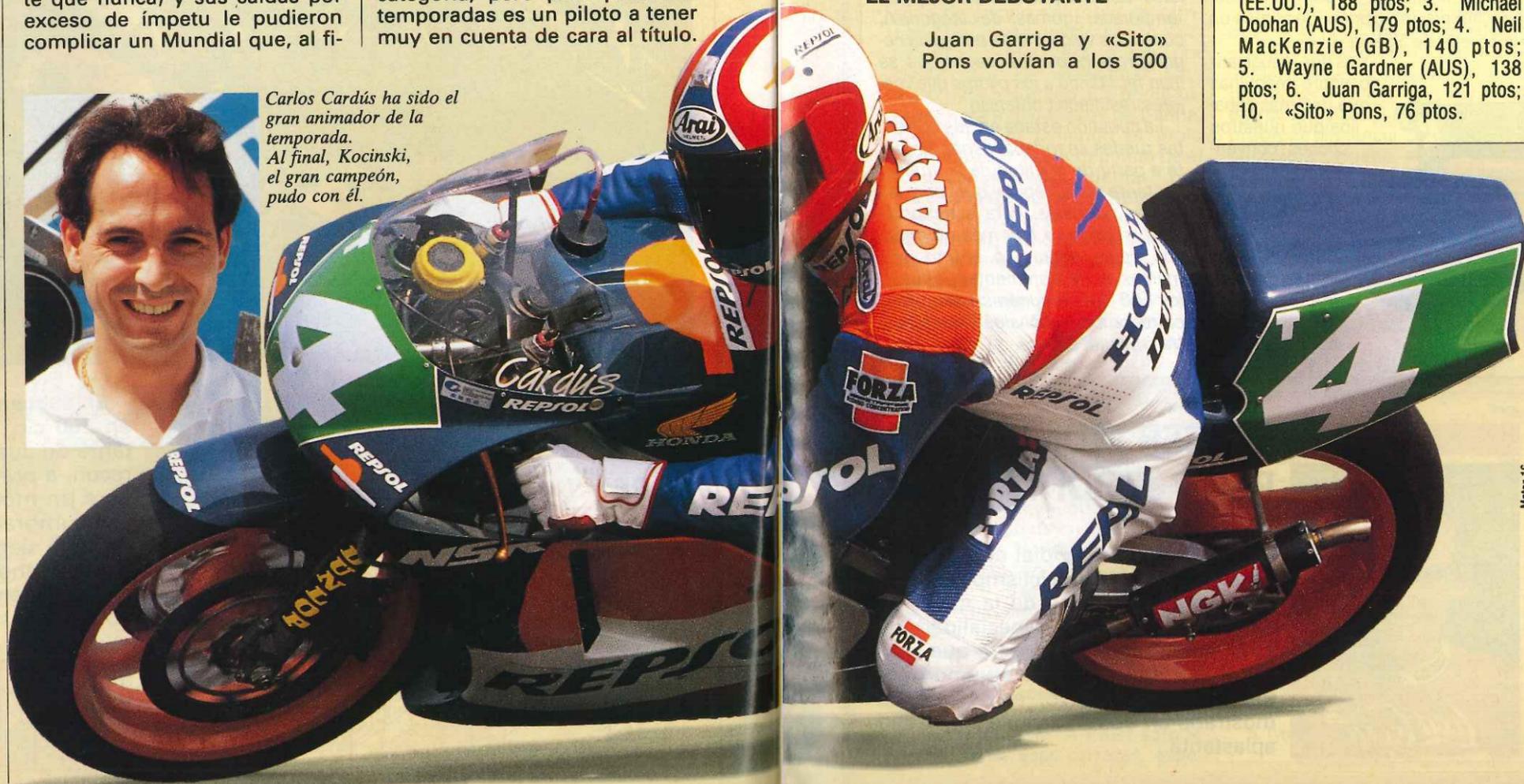


do más problemas para la consecución del título por sus propios errores (por su carácter agresivo y de debutante) que por la presión de los contrarios. Sólo Cardús (mejor preparado física y, sobre todo, mentalmente que nunca) y sus caídas por exceso de ímpetu le pudieron complicar un Mundial que, al fi-

nal, se echó al bolsillo «a lo gran campeón», arriesgando más que nadie, rodando más rápido que ninguno, incluso cuando Cardús ya había abandonado. El año que viene en 500 c.c. quizá Kocinski note su adaptación a la categoría, pero para próximas temporadas es un piloto a tener muy en cuenta de cara al título.



Carlos Cardús ha sido el gran animador de la temporada. Al final, Kocinski, el gran campeón, pudo con él.



Motor 16



La JJ Cobas de «Aspar» no se ha mostrado tan competitiva como las restantes motos del Mundial de 125 c.c.

También hay que mencionar la meritoria temporada de Alberto Puig, cuyos tiempos en la primera prueba del Mundial auguraban resultados increíbles, y a quien su gravísima caída, también en Japón, ha tenido en «dique seco» media temporada, rodando el resto con la herida de la pierna sin cicatrizar del todo.

### EL MEJOR DEBUTANTE

Juan Garriga y «Sito» Pons volvían a los 500

## CLASIFICACION FINAL DEL MUNDIAL

### 125 c.c.

1. Loris Capirossi (ITA), 182 pts; 2. Hans Spaan (HOL), 173 pts; 3. Stefan Prein (RFA), 169 pts; 4. Dorian Romboni (ITA), 130 pts; 6. Jorge Martínez «Aspar», 105 pts; 13. Julián Miralles, 46 pts.; 15. Manuel Hernández, 40 pts.

### 250 c.c.

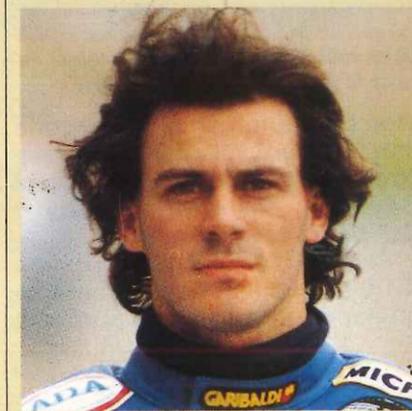
1. John Kocinski (EE.UU.), 223 pts; 2. Carlos Cardús (ESP), 208 pts; 3. Luca Cadalora (ITA), 184 pts; 4. Helmut Bradl (RFA), 150 pts; 5. Wilco Zeelenberg (HOL), 120 pts; 11. Alex Crivillé, 76 pts; 17. Alberto Puig, 32 pts; 23. Jorge Martínez «Aspar», 13.

### 500 c.c.

1. Wayne Rainey (EE.UU.), 255 pts; 2. Kevin Schwantz (EE.UU.), 188 pts; 3. Michael Doohan (AUS), 179 pts; 4. Neil MacKenzie (GB), 140 pts; 5. Wayne Gardner (AUS), 138 pts; 6. Juan Garriga, 121 pts; 10. «Sito» Pons, 76 pts.



«Sito» Pons a punto estuvo, en varias pruebas, de alcanzar los neumáticos «pata negra». Lástima su caída cuando mejor estaba pilotando.



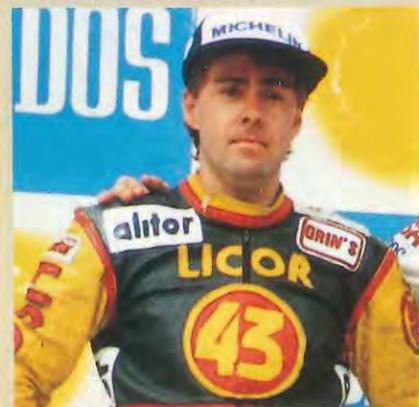
Alberto Puig cayó en Japón, donde realizaba tiempos entre los mejores. Pese a su lesión grave, ha hecho una temporada muy digna.

c.c. tras sus exitos en los 250 c.c. de las últimas temporadas, pero en esta oportunidad con equipos oficiales y máquinas competitivas. Sin embargo, nunca pudieron optar a neumáticos «pata negra», como se conoce a los de primera clase, lo que les hacía estar en el grupo de atrás.

La caída de «Sito» le impidió, pese a rozarlo, alcanzar estos neumáticos, terminando la temporada convaleciente y esperanzado con la próxima. Juan Garriga, «Pacman», comenzó peor, pero su regularidad y unos resultados excelentes en la última fase de la temporada le han permitido terminar sexto en el Mundial y siendo el mejor debutante.

Pese a todo, los dos pilotos españoles, en su año de adaptación, han estado siempre lejos de Wayne Rainey (campeón) y de Kevin Schwantz (subcampeón y quizá el piloto más rápido, a quien las caídas han apar-

## TEMPORADA DE ADAPTACION



Manuel Hernández, sin moto oficial, peleó con los grandes y las máquinas oficiales en más de un circuito. Ojo con él durante la próxima temporada.

tado del título), en una categoría marcada por caídas y lesiones, con un final «de película» entre Gardner, Doohan, Rainey y Schwantz en Australia.

Para la temporada próxima (91-92), que empezará en marzo en Japón y Australia, habrá que



Pese a un flojo comienzo, Juan Garriga ha sido sexto y el mejor debutante en los 500 c.c.

esperar que los dos equipos españoles (Derbi y JJ Cobas) hayan recuperado su potencial, tras un año de retiro (Derbi) y puesta a punto de máquinas (JJ Cobas). Si las lesiones los respetan, pocos países pueden enorgullecerse de una nómina de pilotos como la española: «Aspar», Herreros, Crivillé, Alberto Puig, Manuel Herreros, «Sito» Pons, Juan Garriga y, por supuesto, nuestro subcampeón mundial: Carlos Cardús.

J. M. M.

Debido a las múltiples caídas provocadas por la potencia de las motos

## Seguridad y ruedas, claves del mundial

La seguridad de los circuitos, debido al innumerable rosario de caídas de los pilotos, especialmente en la categoría reina de los 500 c.c., ha sido, junto a los neumáticos «pata negra», dos puntos claves de esta temporada 89-90 del Mundial de Motociclismo que terminó recientemente.

Ha habido momentos en el mundial, sobre todo tras los grandes premios de Japón y Estados Unidos, en que la información de las carreras parecía más un parte de guerra, por la cantidad de bajas, que los resultados de una competición. Circuitos como el de Laguna Seca, con pocos metros de escape (que ofrecen seguridad tras los despistes en las frenadas y caídas), han sido muy contestados por los pilotos. Incluso se suspendió, finalmente, la carrera en Brasil y hubo «semiplante» de pilotos en la prueba de Suecia.

Y es que, cabalgando sobre máquinas que dan más caballos que nuestros coches convencionales y que en recta superan los 290 km/h., la seguridad es muy importante; y los pilotos, a los que cada año resulta

más difícil dominar las máquinas, están tomando conciencia de ello. Por cierto, que se siguen rumoreando posibles modificaciones sobre la reglamentación de los 500 c.c. para hacerlos más competidos y que dejen de ser «cosa de dos» o, como mucho, de cinco pilotos.

La segunda cuestión que ha marcado la temporada han sido los neumáticos. Esta temporada, algunos pilotos han optado por ruedas Dunlop, que se han mostrado más adherentes, sobre todo cuando las temperaturas se elevaban. De hecho, las victorias de Cardús sobre Kocinski siempre han sido en circuitos «machacados» por el calor. Pero la diferencia más grande, en los que a neumáticos se refiere, se ha visto en los 500 c.c.. En esta categoría, cuatro pilotos obtenían, desde principio de temporada, «gomos» de categoría A, conocidas vulgarmente por «pata negra», más otros dos juegos que se iban facilitando a los pilotos que mejores resultados obtenían.

La cuestión estaba en que con estas ruedas se rodaba, especialmente a partir de la mitad de la prueba, bastante más rápido que con las ruedas normales. Para la temporada que viene, o hay más neumáticos «pata negra», o entran más marcas en el Continental Circus, o los 500 c.c. seguirán siendo, salvo carreras excepcionales (como Australia), cosa de dos.

### TRIAL



## TERCER MUNDIAL PARA JORDI TARRÉS

El único título mundial de esta temporada para el motociclismo de competición español vino de la mano de Jordi Tarrés, en la especialidad de Trial. Este título es el tercero que consigue este catalán, y su segundo entorchado consecutivo, en el que ha mostrado un dominio y una seguridad aplastante.

## MUNDIAL DE FORMULA 1

### G. P. de España en Jerez



Aunque el brasileño sigue teniendo más fácil el título y le basta con ganar una carrera

## PROST SE LO PONE DIFÍCIL A SENNA

El francés Alain Prost (Ferrari) ganó en el circuito de Jerez (GP de España) y retrasó la obtención del título de campeón por parte del brasileño Ayrton Senna (McLaren), quien, por cierto, tuvo que abandonar. Este era el peor resultado que podía suceder para los intereses de Senna, aunque sigue teniendo el título bastante fácil y sólo depende de él para conseguirlo. Además, hoy por hoy dispone de un motor más competitivo que el Ferrari, aunque éste, de la mano de Alain Prost, está haciendo progresos muy importantes.

Quedan dos grandes premios: Japón y Australia, y las posibilidades para la conquista del título mundial de pilotos son muchas. La más sencilla (y a la vista de los resultados de todo el Mundial parece bastante probable) es que Ayrton Senna gane una de las carreras: eso bastaría para hacerse con el título. A favor de esa teoría cuenta el hecho de que la próxima carrera se dispute en Japón, la patria chica de Honda, cuyos motores equipan en exclusiva a los McLaren y que podrían celebrar así su título «en casa».

Otra de las posibilidades que favorecen al brasileño es que Alain Prost no gane alguna de las dos carreras que restan, lo cual también le daría al brasileño el título automáticamente. A Prost sólo le queda ganar esas carreras, espe-

rar los resultados del McLaren de Senna y echar mano de la calculadora. Aunque, al menos, ha conseguido que Ferrari imponga al británico Nigel Mansell «táctica de equipo» y que, como ocurrió en Jerez, Mansell se dedique a «taponar» a los McLaren que vayan por detrás de Prost, guardando una prudente distancia con el francés para no atosigarle.

Sin embargo, no parece probable que los mecánicos de McLaren vayan a tener otro error como el sucedido en Jerez, y difícilmente Senna volverá a tener que abandonar, máxime habiendo llegado

ahora «el momento de la verdad».

En cualquier caso, Senna y Prost son, hoy por hoy, los dos mejores pilotos del Mundial. Como dato para apoyar esta afirmación, un comentario de Adrián Campos (nuestro primer piloto de F-1, con equipo estable), quien opina que Senna es el único piloto capaz de conducir al máximo durante el 90 por 100 de la carrera. Las 50 «poles position» obtenidas por el brasileño en cien carreras dicen bien a las claras de su rapidez (no siempre, además, ha dispuesto de coches punteros). A favor del piloto francés, como comenta Campos, otro hecho significativo: con Prost, Renault llegó a la primera línea; cuando pasó a McLaren, ésta fue campeona del Mundo; ahora, en Ferrari, Prost está elevando increíblemente el rendimiento del material.

Volviendo a Jerez, al final se impuso Alain Prost (que aprovechó el cambio de ruedas para hacer un adelantamiento que con Senna en pista parecía muy complicado). Por detrás entraron Mansell (Ferrari), Nannini (Benetton), Boutsen (Williams), Patrese (Williams) y Suzuki (Lola), debido a los abandonos de los dos McLaren de Senna y Berger. Por último, dos rumores: el GP de España 91 podría celebrarse en Barcelona, en vez de Jerez, y Fiorio podría dejar Ferrari, tras las críticas de Prost y Agnelli.

### MUNDIAL DE PILOTOS

	Ptos.
1. Ayrton Senna (Bra), McLaren	78
2. Alain Prost (Fra), Ferrari	69
3. Gerhard Berger (Aus), McLaren	40
4. Nigel Mansell (GB) Ferrari	31
5. Thierry Boutsen (Bél), Williams	30

### MUNDIAL DE MARCAS

	Ptos.
1. McLaren	118
2. Ferrari	100
3. Williams	49
4. Benetton	47
5. Tyrrell	15

# Fiat Tempra 1.6



NOTA MEDIA: **7,1**  
NOTA MEDIA SEGURIDAD: **7**

## DATOS TECNICOS

### MOTOR:

Posición: Delantera, transversal.  
Cilindros: Cuatro en línea.  
Cilindrada: 1.581 c.c.  
Alimentación: Carburador doble cuerpo.  
Carburante: Gasolina súper.  
Depósito: 65 litros.  
Potencia máxima: 86 CV a 5.800 rpm.

### TRANSMISION

Tracción: A las ruedas delanteras.  
Caja de cambios: Manual, de cinco velocidades.  
Embrague: Monodisco en seco.

### FRENOS

Delanteros, de disco; traseros, de tambor.

### SUSPENSION

Delantera, de ruedas independientes tipo McPherson. Trasera, de ruedas independientes.

### DIRECCION

Tipo: De cremallera.  
Diámetro giro: 10,3 metros.

### RUEDAS

Llantas: 5B x 13" H de acero estampado.  
Neumáticos: 165/60 R 13.  
Peso: 1.035 kg.  
Longitud: 4,3 m.  
Anchura: 1,6 m.  
Altura: 1,4 m.  
Maletero: 500 dm<sup>3</sup>.  
Precio final: 1.771.848 ptas.

## La Voz de Galicia

Estética .....	7	SEGURIDAD	
Acabado .....	8	Estabilidad .....	8
Habitabilidad .....	8	Suspensión .....	7
Maletero .....	7	Frenos .....	7
Confort .....	8	Dirección .....	6
Instrumentación .....	7	Ruedas .....	7
Equipamiento .....	8	Luces .....	6
Potencia .....	7		
Elasticidad .....	6	NOTA MEDIA: 7,2	
Cambio .....	6	NOTA	
Velocidad punta .....	7	MEDIA	
Aceleración .....	6	SEGURIDAD: 6,8	
Consumo .....	8		

**Comentario.**—Con el año 1990 llegó la primera versión del Fiat Tempra, vehículo que venía a sustituir al Regata, algo que se presentaba difícil, ya que este último modelo había batido récords de ventas no solamente en España sino en otros muchos países europeos. El Tempra, del que se hablaba como un Tipo con maletero, fue, sin duda, algo más, porque es más vehículo, compite con los coches de moda en Europa, los del segmento medio, como son los Kadett, Renault 19, Lancia Dedra y Volkswagen, y está, después de la salida al mercado de diversas versiones, en los primeros puestos entre los vehículos importados.

Es un coche de gran porte, robusto, amplio, cómodo y muy rutero, que además recurre a un eje posterior torsional que mejora ostensiblemente el comportamiento con respecto a su predecesor, el Regata. También hay que decir que llegó a nuestro mercado a muy pocas fechas de su salida en Italia, no en vano el nuestro es el segundo país en importancia para esta marca y a un precio realmente competitivo. En resumen, Fiat acertó con este modelo, aunque, y especialmente, el usuario español sigue prefiriendo los coches de tres volúmenes, amplios en su interior y confortables.

## LO BUENO

- Comportamiento.
- Habitabilidad.
- Consumo

## LO MALO

- Dirección.
- Iluminación.
- Desarrollos.

## OUT

Estética .....	8
Acabado .....	6
Habitabilidad .....	8
Maletero .....	8
Confort .....	8
Instrumentación .....	6
Equipamiento .....	6
Potencia .....	7
Elasticidad .....	7
Cambio .....	8
Velocidad punta .....	7
Aceleración .....	7
Consumo .....	5

**Comentario.**—Lo más de línea exterior. A pesar de nes con su hermano el Tipo pra como un «Tipo con col carrocería en sus dos prim mente por la altura del m gen de las cuestiones de b mar que la línea del mode El motor presenta distin del Tipo. Los colectores de ce de incendio, el filtro del jeto de modificación, con la potencia a 86 CV. El rendim voluciones y cuenta con u que le confieren una gran vida acusable de prestacio destaca su llamativa y color ca, que resulta muy precis tumbrar a ella. Los asientos están colocados un poco al bitabilidad le confieren un a sus rivales. Su maletero de carga y unas formas m aprovechar al máximo el es

## LO BUENO

- Habitabilidad y maletero.
- Cambio suave y preciso.
- Línea original.

## LO MALO

- Visibilidad posterior.
- Dirección pesada.
- Rueda de repuesto.



## TRANSPORTE ESCOLAR



Mantener el orden dentro del autobús es primordial para su seguridad. En muchos casos el exceso de tiempo agota la paciencia de los chicos.

## La figura del acompañante, el mayor punto de discordia

Casi seis millones de niños han empezado las clases el pasado septiembre, hace apenas un mes. Un buen número de ellos pasa una parte de su jornada «laboral» dentro de un autobús de transporte escolar, situación inevitable tanto en el ámbito rural como en el urbano. Un transporte que se gestiona, según los casos, desde la Administración central, la autonó-

# SEGUROS, SOLOS O ACOMPAÑADOS

mica o la local y que se caracteriza por la variedad de normas a cumplir, dependiendo de las zonas y la diferente situación, según sean centros públicos o privados. La necesidad de llevar acompañante y la introducción de programas escolares que divulguen lo que se debe hacer en caso de emergencia centran la preocupación de los padres y de la Administración.

## SEGUROS, SOLOS O ACOMPAÑADOS

AUNQUE según las estadísticas parece que hablamos de uno de los transportes más seguros, las noticias de accidentes en los que las víctimas son niños saltan a la actualidad de forma periódica, produciendo una tremenda repercusión social. El mes de febrero del pasado curso fue especialmente «negro» para los autobuses escolares, produciéndose tres accidentes en otras tantas zonas de nuestro país en poco más de 15 días, aunque el saldo sólo resultó mortal para dos estudiantes de bachillerato que viajaban con sus compañeros desde Málaga a Madrid.

Las cifras porcentuales de accidentes, sin embargo, hablan de una disminución durante el año 89 con respecto a los anteriores. De aproximadamente 15.000 autocares que, según los transportistas, se utilizan para el transporte escolar, se produjeron el pasado año 90 accidentes —124, el año anterior—, en los que perdieron la vida dos personas, un conductor y un niño.

Las investigaciones que se realizan en cuanto a la seguridad de estos vehículos inciden tanto en los elementos mecánicos —frenos, dirección, suspensión, etcétera—, que hacen más improbable el accidente, como en la seguridad «pasiva», referida a las condiciones del vehículo para que, una vez producido el accidente, sus consecuencias sean lo menos graves posible. Estamos hablando de los materiales que se emplean para los asientos, el diseño de éstos y su posible deformación, las puertas y ventanillas de evacuación, etcétera. Hay que tener en cuenta, además, que estos elementos están, en todo caso, pensados para la estructura corporal de un adulto, con lo que, por ejemplo, el asiento suele llevar en el respaldo algunos puntos rígidos como asideros o ceniceros.

Cuando la distancia entre un asiento con el de atrás es demasiado pequeña —para conseguir una mayor capacidad en los mismos metros— en el caso de transporte de escolares, un choque frontal haría que la cara del niño y su cabeza pudieran quedar seriamente dañadas por estos elementos. También una distancia excesiva puede ser peligrosa, especialmente en el caso de los niños, en función del movimiento que recorre la cabeza en caso de frenazo brusco. Por eso, las últimas investigaciones optan por incorporar, en una segunda fase, un cin-



El tiempo que necesitan los alumnos para subir y bajar hacen perder los nervios a muchos automovilistas.

turón de seguridad —como en los aviones—, tras conseguir el denominado «espacio de supervivencia», en donde la estructura del vehículo, en caso de choque, no pueda dañar al viajero.

### ESTAR PENDIENTE DE LOS NIÑOS

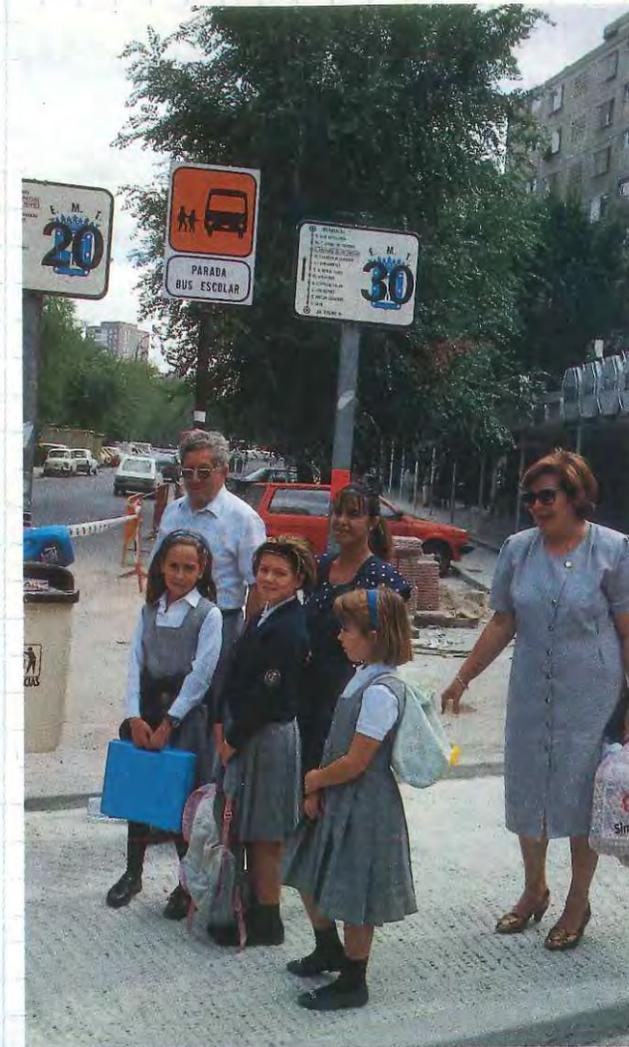
Si la seguridad de este tipo de vehículos preocupa a todas las partes implicadas, lo hace de una forma directa a los padres y a los conductores, de los que depende, en última instancia, el «final feliz» de cada ruta. «La verdad es que no es fácil conducir este tipo de transporte, especialmente en una ciudad de tráfico tan conflic-

tivo como es, por ejemplo, el caso de Madrid. Como un autobús de línea regular, tenemos que parar a menudo y, a veces, el que va detrás pierde los nervios y se aferra al claxon», comenta Vicente Martín, que alterna rutas de adultos y de niños desde hace más de 16 años.

En su opinión, el conductor de autobuses debe tener especial cuidado con la seguridad del niño mientras éste sube o baja del autobús y dejar en un segundo plano los posibles enfados de los demás automovilistas. «Hay que tener en cuenta que siempre coincide con la hora punta de entrar a trabajar y todos tenemos prisa. Pero los niños no tienen edad para asumir eso y hay que estar muy



Reparar los libros de texto es una de las posibilidades de entretenerse en el autobús.



Los padres creen que el acompañante es fundamental, aunque no sea obligatorio. El conductor no puede estar pendiente de los niños.

pendiente de ellos.» Parece que la señalización de las paradas con placas de BUS ESCOLAR sirven para disminuir esa tensión, al poder conocer con antelación el resto de los conductores los puntos en que subirán o bajarán los pequeños viajeros.

La figura del acompañante es otro de los aspectos por los que, sin duda, pasa la seguridad de nuestros escolares que viajan en autobús. Sin embargo, el Real Decreto 2296, de agosto de 1983, que regula las normas sobre transporte escolar sólo plantea su obligatoriedad si en el autobús viajan más de 15 niños menores de catorce años y si el vehículo no cumple ciertas características, tales como separar el asiento del conductor por medio de una mampara transparente, contar con puertas cuya apertura y cierre sea automática y tener incorporado tacógrafo, entre otras. «Al efectuar los contratos

exigimos que los autobuses cumplan todas las condiciones que marca la ley, lo que no hace necesario llevar acompañante, salvo en el caso de alumnos de educación especial, en que lo llevan siempre», comenta Juan del Río, consejero técnico de la Subdirección General de Becas del Ministerio de Educación y Ciencia, que aún mantiene las competencias en 28 provincias del territorio nacional, y que gestionó, durante el pasado año, el transporte diario de 146.064 alumnos —también existe lo que llaman «fin de semana» para quienes estudian en régimen de internado— en un total de 3.625 vehículos.

### PREOCUPACION DE LOS PADRES

Los padres, sin embargo, se sienten inseguros si sus hijos viajan sin más

adultos que el conductor. «Son muchas las quejas que se producen» —asegura Cristina Abeaga, secretaria de la Federación Regional de Asociaciones de Padres de Madrid—. «Hay que pensar que hablamos de niños que, habitualmente, no superan los diez o doce años en rutas que duran muchas veces más de media hora. Si el conductor, además de conducir, debe estar pendiente de que los niños viajen correctamente y de dónde tiene que subir o bajar cada uno, los errores se suceden continuamente. No es la primera vez que dejan a una clase entera «en tierra» porque el profesor se ha retrasado cinco minutos.» También, según los padres, ocurre en bastantes ocasiones que el vehículo que llega no es el de todos los días, sino otro en peores condiciones. Estas incidencias se solucionan desde el Ministerio al contratar para cada ruta un vehículo titular y otro suplente,

## SEGUROS, SOLOS O ACOMPAÑADOS

ambos con sus papeles al día. «De cualquier forma, si nuestros inspectores observan estas anomalías de forma reincidente, puede llegarse a rescindir el contrato», manifiesta Juan del Río.

La situación es ciertamente diferente en algunas de las comunidades autónomas que tienen las competencias transferidas, como Valencia o Cataluña, en las que el acompañante es obligatorio, como mínimo, si un número determinado de niños es menor de diez años.

El Real Decreto anteriormente citado también permite que tres niños viajen en dos asientos, cuando las características de éstos lo permitan. Aun reconociendo los posibles riesgos y la incomodidad que esto puede suponer, Carmen de Alvear, presidenta de la Confederación Católica de Padres de Alumnos, que reúne a un buen número de asociaciones de centros privados, justifica esta medida porque «hay que pensar también que, en todo caso, el transporte escolar es un coste añadido para las familias y eliminar esta medida significaría restringir la cantidad de padres que pueden financiar este concepto extra». En esta misma línea encuadra la utilización de autobuses más viejos para las rutas urbanas «siempre que las inspecciones obligatorias aseguren que existen las debidas condiciones de seguridad».

### CUESTION DE EDUCACION

A lo largo del curso y dentro de los programas que se llevan a cabo en los centros, los alumnos suelen pasar por la experiencia de tener que evacuar el colegio de forma urgente tras producirse un supuesto incendio o cualquier otra eventualidad que obligue a dejar vacío el edificio en un corto período de tiempo. Sin embargo, y a pesar de que tanto padres como conductores lo juzgan importante, no se incluyen hasta el momento simulacros de evacuación desde el interior de un autobús. «Estamos trabajando este aspecto en este momento. Acabamos de dar el visto bueno a un programa en video, en el que se explica a los chicos cómo desalojar el vehículo, y que pondremos en marcha en los centros públicos el próximo curso», explica Juan del Río.

Mientras Cristina Aleaga piensa que se debe concienciar a los niños de las

## Galicia, a la cabeza

Tres áreas administrativas se distribuyen el control y la contratación de los vehículos de transporte escolar: Educación, Transportes e Industria. El hecho de estar transferidas alguna de estas áreas —o las tres— en varias de las comunidades autónomas —pero no en todas—, mientras que existe, por ejemplo, el llamado territorio MEC (Ministerio de Educación y Ciencia) para las restantes, dificulta enormemente el poder contar con datos generales en cuanto al total de vehículos que están dotados con la correspondiente autorización y el número de alumnos que en todo el territorio nacional se sirve de estos servicios. Si nos referimos a aquellas comunidades que gestionan directamente este transporte e incluidos únicamente los colegios públicos, sin duda es Galicia —son datos del curso 89/90— la que mayor número de escolares transporta: 159.517 durante el pasado curso. Andalucía, con 71.249; Asturias —uniprovincial—, con 33.643; Cataluña, con 27.785, y Madrid, con 21.313, le siguen en la estadística.



Las rutas escolares también acercan el colegio a quienes viven en la zona rural.

normas de seguridad más elementales, «especialmente si pensamos que viajan sin más adultos que el conductor», Carmen de Alvear opina que saber cómo comportarse dentro del autobús no tiene que ser algo aislado, «sino que debe formar parte de una educación ciudadana. Mantener el orden es elemental, como lo es cuidar la limpieza del autobús o no romper

los asientos y el resto de los accesorios. Yo creo que son los adultos que viajan con los chicos los que deben, entre otras cosas, estar entrenados para la emergencia de un accidente, pero es algo que no se le puede pedir a un niño».

Juana SANCHEZ  
Fotos: José RUBIO

## «REVOLUCIONES INDUSTRIALES. REVOLUCION DE LOS TRANSPORTES»

Máquinas de vapor, motores, trenes, coches... Todo ello supuso un gran cambio en el modo de transportar las mercancías, también en las redes de comunicación terrestres. Comprueba tú mismo su evolución completando las actividades de las páginas siguientes.



LA MÁQUINA DE VAPOR DE WATT FUE UNO DE LOS INVENTOS MAS IMPORTANTES DE LA PRIMERA REVOLUCION INDUSTRIAL.

- Máquina de vapor de Watt.
- El «vapor» como elemento motriz de todo tipo de maquinaria.
- Expansión de la industria textil (lanzadera volante de John Kay).
- Crecimiento de la minería del carbón.
- Movimientos migratorios a las ciudades y zonas industriales.
- Necesidad de acercar los productos agrarios a las ciudades.
- Nuevas técnicas de cultivo y nuevas herramientas agrícolas.

Como sabes es necesario vender lo que se produce y comprar lo que se necesita. Además, muchas veces las materias primas se obtenían lejos de los lugares de producción. Era necesario que esa revolución llegase también a los transportes.





## Las vías públicas y sus normas (y II)

### PEATON: CIRCULACION POR CALLES Y CARRETERAS

Ofrecemos en este número la segunda parte de la unidad sobre las vías públicas, cuyo principio publicamos el pasado mes de septiembre, en la que se analizan las calles y carreteras por donde circulamos todos los días. Si en la primera parte observábamos cuáles son las partes de una vía, las señales que podemos encontrar en las calles y las normas más elementales para andar por la calle o por una carretera —o para cruzarlas—, en esta ocasión proponemos un abanico de actividades que, dirigidas por el profesor, puedan significar una pauta de trabajo sobre estos conocimientos en el aula. Como siempre, dicha oferta está dividida en tres apartados, coincidiendo con los tres ciclos de la EGB (inicial, medio y superior), y no son sino algunos ejemplos que puedan prestarse a modificaciones, ampliaciones u otras ideas que nazcan de la imaginación del profesor.



*Ser vistos es fundamental para nuestra seguridad si circulamos por la noche.*

### PROPUESTA DE ACTIVIDADES

#### CICLO INICIAL

- Dibujar una calle y poner sus partes.
- Colorear después las distintas partes, fijándose en el papel que cumple cada una de ellas (por ejemplo, para qué sirve la acera o calzada).
- Imaginando una situación de circulación por carretera, relatar qué normas debería seguir un niño para cruzar.
- La noche nos sorprende a 10 kilómetros de nuestra casa. Circulamos por carretera y no tenemos ninguna linterna. Hay que echar mano de la ropa más adecuada que llevamos en la mochila para hacernos ver por los conductores. ¿Qué características deben tener esas prendas?

#### Ampliación:

- Dramatiza las siguientes situaciones:
  - Andar por una calle y cruzarla.
  - Igual que el anterior, pero en carretera.
  - Una situación de noche, tanto en ámbito urbano como rural.

#### CICLO MEDIO

- En grupos pequeños, elaborar una calle y una carretera, bien por medio de un dibujo o, más complejo, con barro, palillos, cartulina, etcétera. Situar en ellas distintos personajes contruidos por los chavales: niños pequeños, otros más mayores, un ciego, una madre con su hijo de la mano y otros que se les ocurran.
- Dramatiza qué harían para andar y cruzar esos personajes.

#### Ampliación:

- Inventar una historia, que haga referencia a una situación de tráfico, en la que intervengan estos personajes y dramatizarla.

#### CICLO SUPERIOR

- Elaborar pegatinas con conductas correctas. Se pueden hacer a partir de lemas publicitarios, incluyéndolos o no. Por ejemplo: «Antes de cruzar debes mirar».
- Pedir en casa y a diferentes personas de tu entorno que confeccionen versos para explicar las normas de andar y cruzar. Por ejemplo: «No crucéis atolondrados; mirad bien a todos los lados».
- Grabarlo en una cassette o apuntarlo en un papel.

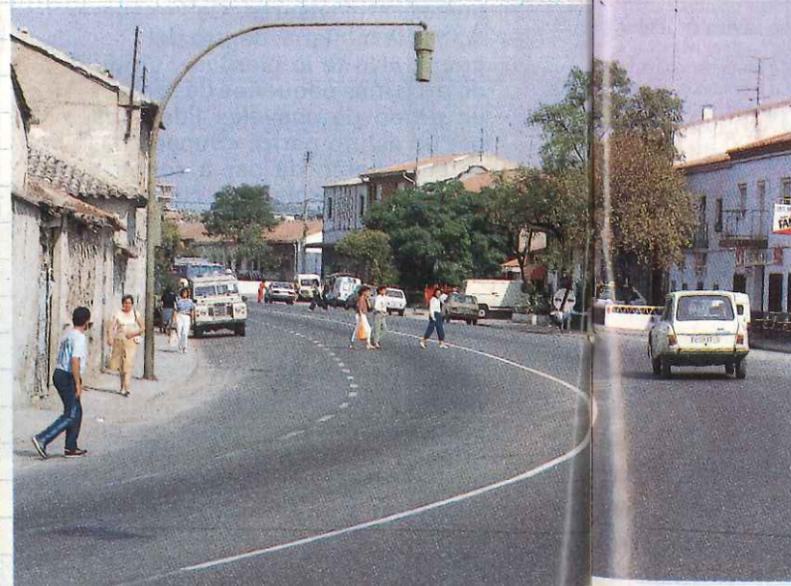
#### Ampliación:

- Hacer carteles publicitarios con las normas más importantes y exponerlos en los sitios de la clase donde los vean los demás niños y profesores.

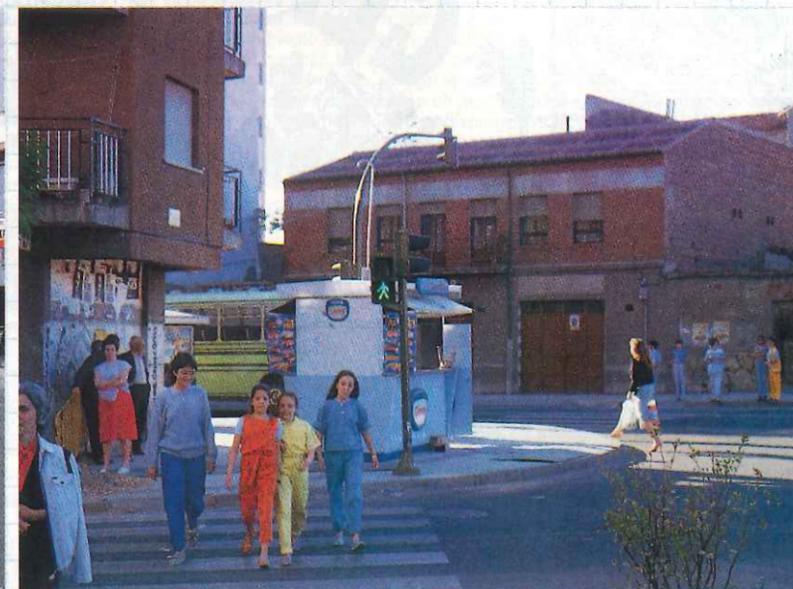
M.<sup>a</sup> Carmen BAJO LORENZANA y Begoña GARCIA-MATRES.  
Pedagogas del Centro Superior de Educación Vial. Salamanca



Cuando circulamos en bicicleta somos conductores. Por eso debemos ir por el lado derecho de la calzada.



Si cuando vamos a cruzar no hay un paso de peatones perfecta visibilidad. debemos asegurarnos de que en ese punto haya una



Los semáforos deben ser respetados siempre para no correr ningún riesgo como peatones.



plato

SEGURIDAD	
Estabilidad	7
Suspensión	7
Frenos	7
Dirección	6
Ruedas	6
Luces	7
<b>NOTA MEDIA:</b>	<b>7</b>
<b>NOTA MEDIA</b>	<b>6,6</b>
<b>SEGURIDAD:</b>	<b>6,6</b>

tabable del Fiat Tempra es su... algunos elementos comu... no se puede definir al Tem... El perfil bajo y afilado de su... tos volúmenes es roto brusca... letero. Estéticamente, al mar... llezza o fealdad, se puede afir... italiano es original. ...s variaciones con respecto al... admisión, las curvas de avan... y las válvulas han sido ob... que han conseguido elevar la... ento es muy bueno a bajas re... tos desarrollos finales cortos... acidad de marcha sin una pér... a plena carga. En el interior... da instrumentación electróni... aunque nos hemos de acos... delanteros son cómodos, pero... os y las cotas interiores de ha... luesto destacado con respecto... venta con una gran capacidad... y regulares, lo que permite... pacio.

auto

SEGURIDAD	
Estética	7
Acabado	7
Habitabilidad	8
Maletero	8
Confort	8
Instrumentación	7
Equipamiento	7
Potencia	6
Elasticidad	7
Cambio	6
Velocidad punta	7
Aceleración	6
Consumo	8
<b>NOTA MEDIA:</b>	<b>7,1</b>
<b>NOTA MEDIA</b>	<b>7,2</b>
<b>SEGURIDAD:</b>	<b>7,2</b>

**Comentario.**—El Fiat Tempra se introduce en el merca... do en un sector en el que la competencia es muy dura. La... versión que aquí nos ocupa destaca por disponer de un... motor que denota gran elasticidad, su rendimiento no es... excesivamente brillante —para eso están las versiones su... periores—, pero sí es adecuado para aquellos usuarios que... prefieren una conducción tranquila y reposada. En el interio... se ha buscado la amplitud y la comodidad, destacando... también la capacidad de su maletero. El comportamiento... general del vehículo es bueno, con una dirección suave... y una suspensión eficaz. Un elemento mejorable del Tempra... es la potencia de frenado, ya que la acción continuada... sobre el pedal muestra cierta fatiga en los frenos. El equipam... ento de serie es muy correcto, disponiendo de una gama... de opciones que pueden proporcionar el más alto nivel... deseado. En definitiva, el Tempra se presenta como un... vehículo muy confortable, con un interior muy bien resuel... to, destacando, por tanto, su vocación de coche familiar.

LO BUENO

- Confort y habitabilidad.
- Motor elástico.
- Consumo.

LO MALO

- Eficacia de los frenos.
- Prestaciones.
- Sincronización del cambio.

Motor 16

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

**Comentario.**—El Fiat Tempra 1.600 es un familiar de tipo... medio, amplio y cómodo, que se mueve con soltura tanto... en la ciudad como en carretera. El coche italiano, que sale... al mercado español por algo menos de un millón ochocien... tas mil pesetas, se maneja con facilidad y llama la atenció... n sólo por su nobleza de comportamiento, sino también por... su suavidad de marcha. Un motor que tira con energía inclu... so cuando funciona casi al ralentí; una caja de cambios muy... manejable y unos frenos resistentes a los castigos más dur... os son los elementos clave de un automóvil que trata a sus oc... upantes con delicadeza. La dirección, más dura de lo deseab... le en maniobras a coche parado; el consumo en ciudad, un poco... alto, ya que supera la cifra de los 11 litros a los 100 kilómetros... , y un equipamiento, simple, con pocos detalles de lujo, son los... factores a mejorar en un coche con cinco plazas majestuosas... , que hace gala de uno de los maleteros con más capacidad... del mercado.

LO BUENO

- Habitabilidad interior y maletero.
- Comodidad de marcha.
- Conducción simple y agradable.

LO MALO

- Consumo en ciudad.
- Dirección dura en maniobras.
- Equipamiento simple.

## MUNDIAL DE RALLIES

A falta de tres pruebas, le basta con quedar tercero en una

# Carlos Sainz, virtual campeón

Carlos Sainz, a quien Juha Kankkunen bautizó hace algunos años como «el Matador», es virtual campeón del Mundo de Rallies y el primer piloto español que logra este galardón. Tras su segundo puesto en el Rally de Australia, que ganó el finlandés Kankkunen (Lancia), y del abandono en esa misma prueba del francés Didier Auriol (también con Lancia), que era su más directo oponente para la lucha por el título, el piloto madrileño tendría que sufrir un verdadero aluvión de desgracias para perder este título.

AUNQUE Carlos Sainz se ha mostrado muy prudente y no quiere lanzar las campañas al vuelo, todos los especialistas le dan como seguro ganador. Incluso su rival, Juha Kankkunen (antiguo compañero de escudería del español) se manifestó en este sentido al término de la prueba australiana cuando dijo: «Sainz ya es campeón», aunque más tarde matizara sus declaraciones.

Vamos con las posibilidades. Al cierre de esta edición quedaban tres pruebas por celebrarse: San Remo, Costa de

Marfil y RAC Inglaterra. Para ser campeón, Carlos Sainz tiene que hacer un tercer puesto en una de ellas, sin preocuparse de más. Otra posibilidad es que, al margen de los resultados del piloto español, Juha Kankkunen, piloto de Lancia, no gane las tres pruebas que restan, todas, lo cual también daría el título a Sainz. Sólo si Kankkunen gana las tres carreras y Sainz no consigue ese tercer puesto, el piloto finlandés empataría a puntos con el español y sería campeón por mayor número de victorias (4 por 3 del español).

No obstante, en contra de esta única

posibilidad de Kankkunen juegan los planes de Lancia, quien ha anunciado no tiene previsto acudir al Rally Costa de Marfil. Caso de no rectificar Lancia, Kankkunen perdería todas sus posibilidades y el título estaría ya, como así opinan la mayoría de los técnicos, en manos de Carlos Sainz.

Sin embargo, el madrileño ha anunciado que quiere ganar el San Remo (que se celebra entre el 14 y el 21 de octubre), con lo que se evitaría cálculos matemáticos y posibles sustos, adjudicándose matemáticamente el título dos pruebas antes de terminar el Mundial.

Pese a todo, Toyota perdió en Australia parte de sus aspiraciones al título de Campeón de Marcas, que pasaban por una eventual victoria del madrileño. Aunque éste atacó en la penúltima jornada de Australia, una salida de la pista y unos pequeños problemas en el ajuste del cambio de marchas —cuando estaba recuperando más de la mitad del tiempo que le llevaba Kankkunen— le aconsejaron volver a una táctica más conservadora para «amarrar» el Mundial de Pilotos (objetivo de Toyota para 1990) y dejando el título de marcas para 1991, como estaba previsto a principios de la temporada.

En este sentido, hay que señalar que el Toyota Celica que pilota Carlos Sainz, tiene un peso bastante superior a sus rivales de Lancia, lo que le hace ser un poco menos competitivo. Si se supera este inconveniente, el próximo año el dominio que Lancia ha ejercido en los últimos años podría terminarse.

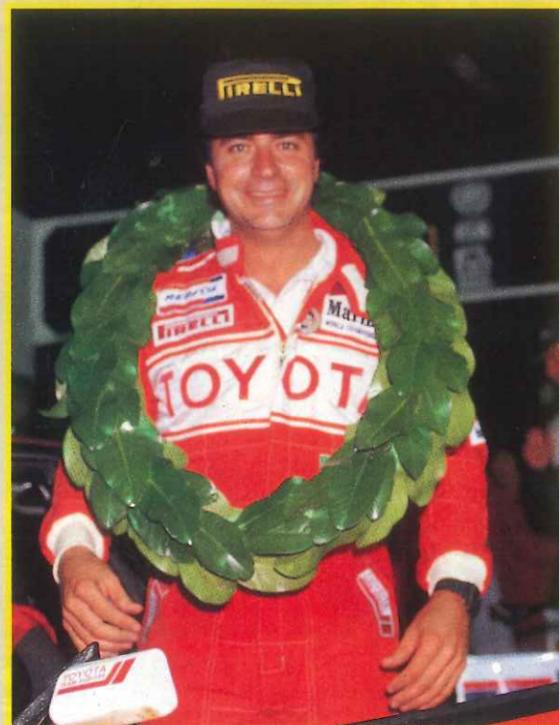
Como Carlos Sainz ha señalado en varias oportunidades, gran parte del mérito del título ha de recaer sobre su copiloto, Luis

Moya, a quien muchos consideran como el mejor copiloto actual del Mundial de Rallies.

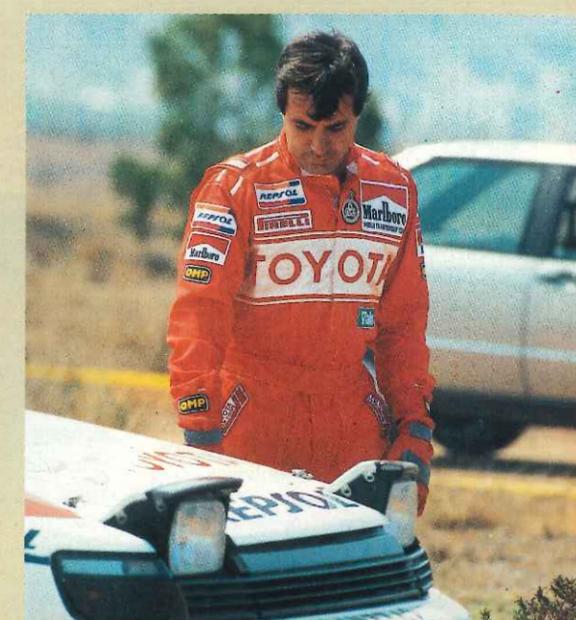
Así, a expensas de lo que ocurra en San Remo, Carlos Sainz podría proclamarse campeón a finales de octubre, caso de concretarse la inasistencia de Lancia al Rally Costa de Marfil o, dependiendo de los resultados anteriores, jugarse todas sus posibilidades en el RAC inglés del 25 al 29 de noviembre.

En resumen, parece que, mientras Lancia va a adjudicarse el título mundial por marcas, Carlos Sainz batirá en 1990 dos récords del Mundial de Rallies: el primero, ser el primer piloto no escandinavo en haberse impuesto en el Rally de los Mil Lagos; el segundo, y quizá más importante, ser el primer español que alcanza un título en el Mundial de Rallies.

J. M. M.  
Fotos: EFE



El Toyota Celica, pese a su alto peso respecto a los Lancia, conducido por Carlos Sainz y Luis Moya, ha plantado cara a la escudería italiana.



Carlos Sainz, virtual campeón, sería el primer español que obtuviera el Mundial de Rallies.

## Su historial

- Nace en Madrid en 1962.
- En 1979 es campeón de España de squash. También practica con asiduidad el esquí.
- Su cuñado, Juan Carlos Oñoro, piloto de rallies, le permite conducir alguna vez su coche.
- En 1980, de la mano del copiloto de su cuñado, Juanjo Lacalle (su mánager en la actualidad), pilota un R-5 en el Rally Shalymar.
- En 1981 gana el Campeonato de España de Fórmula Panda, una promoción de pilotos organizada por Seat.
- En 1982 queda segundo en la Copa Renault Iniciación.
- En 1983 gana la Copa Renault Iniciación.
- En 1984 se proclama campeón de la Copa Nacional Renault.
- En 1985 participa y gana en el Campeonato de Castilla de Rallies, con un R-5 Turbo de 200 CV y Juanjo Lacalle de copiloto.
- En 1987 ficha por Ford y gana, con un Ford Sierra Cosworth, los campeonatos de España de Rallies del 87 y 88. También comienza a participar en pruebas del Mundial (Portugal, Córcega, San Remo, RAC y Mil Lagos).
- En 1989 ficha por Toyota, como segundo piloto de Kankkunen, que se marcha a final de temporada.
- En 1990 queda como primer piloto de Toyota y gana su primer rally: el Acrópolis. También es el primer piloto no escandinavo que gana el Mil Lagos. Finalmente, a falta de tres pruebas, es virtual campeón del mundo.

## EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matriculas concedidas		Total vehiculos matriculados agosto 90	Total permisos expedidos	Licencias de conduccion
	Ultimas matriculas julio 90	Ultimas matriculas agosto 90			
Alava (VI)	7964-L	8357-L	393	81	45
Albacete (AB)	5127-K	6014-K	887	380	343
Alicante (A)	2790-BU	6593-BU	3.803	1.143	1.118
Almería (AL)	8318-O	9448-O	1.130	659	314
Asturias (O)	5873-AX	8357-AX	2.484	258	353
Avila (AV)	9671-E	0009-F	339	212	187
Badajoz (BA)	4567-O	5964-O	1.397	203	425
Baleares (PM)	6049-BF	8758-BF	2.709	896	663
Barcelona (B)	0724-LS	2241-LT	11.517	858	2.912
Burgos (BU)	1593-N	2469-N	876	615	145
Cáceres (CC)	7129-J	7948-J	819	292	226
Cádiz (CA)	1053-AJ	4108-AJ	3.055	561	1.363
Cantabria (S)	2767-W	4320-W	1.628	73	316
Castellón (CS)	2185-X	3599-X	1.414	190	327
Ciudad Real (CR)	7599-M	8651-M	1.052	559	300
Córdoba (CO)	4620-Y	6407-Y	1.787	472	727
Coruña, La (C)	5079-AU	7896-AU	2.817	482	585
Cuenca (CU)	8871-F	9391-F	520	387	129
Gerona (GE)	5534-AL	7783-AL	2.249	1.212	775
Granada (GR)	5101-W	7061-W	1.960	675	608
Guadalajara (GU)	7321-E	7746-E	425	315	168
Guipúzcoa (SS)	1792-AJ	3377-AJ	1.585	172	186
Huelva (H)	0478-N	1557-N	1.079	109	299
Huesca (HU)	0160-J	0764-J	604	64	90
Jaén (J)	0755-O	2022-O	1.267	134	347
León (LE)	3341-T	4553-T	1.212	742	253
Lérida (L)	2979-T	4099-T	1.120	117	166
Lugo (LU)	0580-M	1425-M	845	413	234
Madrid (M)	4743-LK	9589-LL	14.846	2.079	1.340
Málaga (MA)	9330-AX	2834-AY	3.504	1.123	946
Murcia (MU)	8968-AP	1801-AS	2.833	671	911
Navarra (NA)	4316-AB	6034-AB	1.718	419	216
Orense (OR)	3885-L	4664-L	779	350	156
Palencia (P)	2654-G	3084-G	430	122	62
Palmas, Las (GC)	8058-AS	0538-AT	2.480	371	285
Pontevedra (PO)	1062-AK	3247-AK	2.185	836	655
Rioja, La (LO)	4142-K	4824-K	682	92	153
Salamanca (SA)	3633-L	4364-L	731	419	130
Sta. Cruz Tenerife (TF)	7460-AM	0511-AN	3.051	351	234
Segovia (SG)	2866-F	3259-F	393	411	127
Sevilla (SE)	2864-BK	7765-BK	4.901	722	1.314
Soria (SO)	6519-D	6759-D	240	211	46
Tarragona (T)	4780-AC	6754-AC	1.974	293	448
Teruel (TE)	9350-E	9658-E	308	211	142
Toledo (TO)	6154-O	7470-O	1.316	75	408
Valencia (V)	3771-DM	9472-DM	5.701	2.580	2.131
Valladolid (VA)	4290-U	5361-U	1.071	240	143
Vizcaya (BI)	3744-BF	5821-BF	2.077	107	218
Zamora (ZA)	2629-G	3131-G	502	277	128
Zaragoza (Z)	3117-AK	4776-AK	1.660	605	367
Ceuta (CE)	7145-D	7438-D	275	7	14
Melilla (ML)	6449-C	6652-C	203	28	15
<b>TOTALES</b>			<b>104.833</b>	<b>24.884</b>	<b>24.193</b>

Mediante la negociación de un acuerdo con la CEE

### LAS VENTAS DE COCHES JAPONESES PODRIAN AUMENTAR

Las importaciones de coches japoneses en España, y más ampliamente en la CEE, vuelven a estar «en el ojo del huracán». Mientras la CEE y Japón continúan discutiendo un nuevo acuerdo sobre las cuotas máximas de ventas de coches japoneses en Europa, los principales fabricantes de automóviles europeos (Renault, Fiat, Volkswagen, etcétera) son partidarios de cuotas muy restringidas, y argumentan que la entrada de vehículos europeos en Japón es casi simbólica.



Los fabricantes japoneses ofrecen autolimitar su exportación de automóviles a la CEE hasta 1998, pero a cambio exigen que las cuotas desaparezcan en esa fecha, que se amplíen en la actualidad y que no se contabilicen como japoneses los automóviles de esas mar-

cas fabricados en factorías europeas. Esta medida es similar al acuerdo adoptado en el campo de los vídeos, que resultó satisfactorio para todos.

En Europa se vendieron, el pasado año, cerca de un millón de vehículos de

empresas japonesas, además de los fabricados en el Viejo Continente, pese a que países como Italia, Francia, Grecia, Portugal y España mantienen cuotas restringidas de importación de estos vehículos. Por contra, otros países como Alemania Federal, Bélgica o Irlanda no imponen ningún tipo de traba a la venta de aquéllos.

Aunque parece que existe un principio de acuerdo (caso contrario la CEE ha amenazado con imponer una cuota global para todos los países), Italia se muestra como el país más renuente al acuerdo. Por su parte, España, que mantiene importantes inversiones de empresas japonesas del automóvil y está negociando nuevos contratos, se mantiene en una postura intermedia.

## K I L O M E T R O A K I L O M E T R O

N-120: Orense-Vigo



La Nacional 120, que nace en Logroño y termina en Vigo, tiene a su paso por las provincias gallegas una bella estampa como telón de fondo, con esos incomparables pazos y rincones propios de la zona. Desde la capital orensana, con el Miño como fiel compañero, se ve Ribadavia antes de llegar a la provincia de Pontevedra, que se abre con Cañiza y se culmina en Vigo, atravesando Porriño, donde está el desvío a Tuy, apertura del camino hacia tierras portuguesas. Luego, ya en la llamada «Puerta del Atlántico», hay que tomar la Nacional 550, que nos deja en Pontevedra, o también, como rápido lazo de unión, la A-9. El Orense-Vigo es un itinerario con un tráfico muy denso.



Limitación de velocidad en el puente sobre el ferrocarril Orense-Vigo.



Atención a las curvas que preceden la entrada a Ribadavia.



La carretera, recta, entra en Layas.

**L** OGRÑO abre las puertas gallegas por la Nacional 120, que en un trazado en obras, buscando la mejora continua, sitúa al viajero en la capital denominada Warm Sea, que para los anglosajones significa mar caliente. Desde Orense, por Ribadavia, cuna del ribeiro, se llega a Vigo, atravesando Porriño, donde está el desvío a Tuy, que se considera antesala de Portugal, por la frontera de Valença. Ya en Vigo, donde se encuentra el puerto más importante de la zona, concluye esta carretera, que abrió camino en la capital riojana. Pero quisimos conocer también el acceso a Pontevedra, la capital, bien por la Nacional 550, ya por la A-9. Son una veintena de kilómetros, distendidos y considerados casi como un paseo.



La travesía de Chabolas es peligrosa, muchas veces debido a la anarquía del peatón.

**Km. 571.**—Orense es la capital de una provincia que se caracteriza por su accidentado relieve, conjunto de numerosas sierras y valles difíciles de clasificar. Cuenta con cerca de 8.000 kilómetros cuadrados, que dan a su paisaje una enorme variedad de formas y matices. Es la única provincia gallega que no tiene costa, pero sí numerosos embalses. Orense surgió de la antigua diócesis de Orense y una parte de la de Astorga, habiendo cambiado poco sus límites desde la división del siglo XV.

#### CAMINO JUNTO AL MIÑO

La capital de Orense se encuentra en el kilómetro 571 de la Nacional

120, Logroño-Vigo, que tiene dos kilómetros más adelante la primera población, Quintela. A partir de ella hay desvíos a pequeños rincones como Eirasvedra y Bulano, antes de llegar a Untes, en el 578. Luego seguimos hasta Trasalva, que nos sitúa en el kilómetro 582, sobre un puente del ferrocarril Orense-Vigo, que tiene limitaciones a 80. Estamos ya en Santa Cruz, antesala del desvío a Pontevedra por la Nacional 541. En el kilómetro 583 está Barbantes y dos más adelante Layas. Aún hay que recorrer por la 120 otras poblaciones que quedan cerca del camino, como Razomonde, Xubin, Trasariz, Sanín, Grova y Ventoselas, antes de llegar a Ribadavia, la capital del ribeiro por



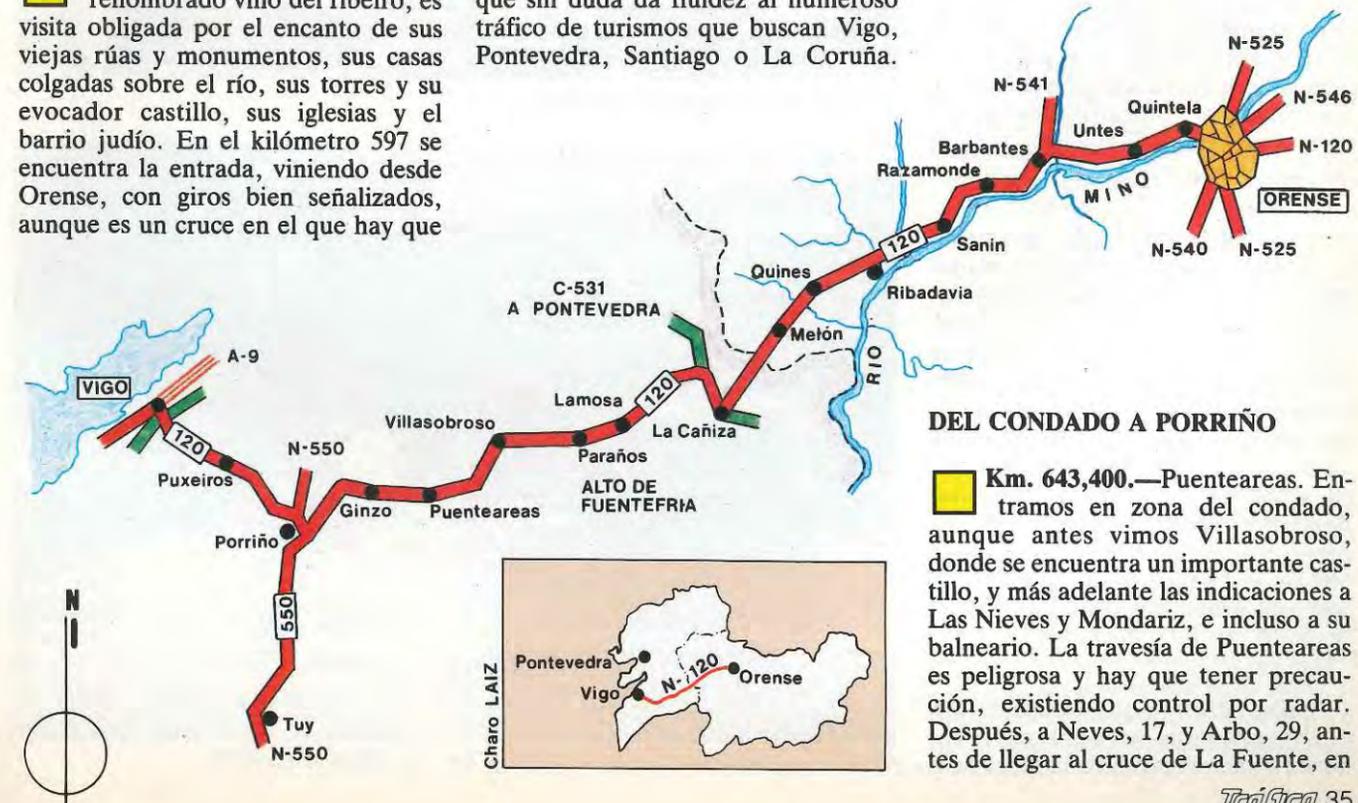
Intersección peligrosa, en la que Ribadavia queda a la derecha.

excelencia. Y por supuesto que, igualmente, dejamos atrás desvíos a pequeños pueblos como Eiras, Cenle y Sampayo.

Casi sin darnos cuenta habíamos hecho desde el comienzo de la Nacional 120 en Orense (kilómetro 571) hasta Ribadavia (597) un bello recorrido con el Miño como compañero inseparable en esos verdes paisajes que son la admiración del turista..., y del que no lo es.

**Km. 597.**—Ribadavia. Cuna del renombrado vino del ribeiro, es visita obligada por el encanto de sus viejas rúas y monumentos, sus casas colgadas sobre el río, sus torres y su evocador castillo, sus iglesias y el barrio judío. En el kilómetro 597 se encuentra la entrada, viniendo desde Orense, con giros bien señalizados, aunque es un cruce en el que hay que

extremar la precaución. Sin embargo, es un kilómetro más adelante cuando se ve todo el bello panorama de la población, que tiene otra entrada, siempre en dirección Vigo, en el kilómetro 602, donde a la derecha está la señalización a Barcia. Numerosos puentes sobre afluentes como el Maquías, Buteiro y Cerves han hecho necesario circular con mucha cautela. Están señalizados a 80 y 60 y en algunos casos de subidas o bajadas peligrosas, incluso con quitamiedos. También hay, en subidas concretas, carril para lentos, lo que sin duda da fluidez al numeroso tráfico de turistas que buscan Vigo, Pontevedra, Santiago o La Coruña.



**Km. 610.**—Provincia de Pontevedra. Adiós a Orense. Nada más entrar en la provincia de Pontevedra tenemos un carril lento, que nos hace circular por límites de Burgo y Oroso antes de llegar al primer punto importante de Pontevedra, La Cañiza, situado en el 613,700, por donde hay que circular a 60. Es tierra del «bon xamon», como reza en su cartel de entrada, que abre paso a direcciones como Celanova, a 42 kilómetros. En el 617 cruza el río Deva, y un acceso sin indicadores abre un carril lento, con desvío a Puente Caldelas. También está la señalización a Gandarela.

**Km. 622.**—Alto de Fuentefría. Estamos a 790 metros, en pleno alto de Fuentefría. A un kilómetro, el Concello de Covelo, en el que hay un mirador, y los desvíos a Lamosa y Franqueira, señalados en dos ocasiones, antes de indicar, en el 627,400, Covelo y Maceira. Tenemos por la zona una curva muy pronunciada, aunque como está bien señalizada, con cumplir las velocidades recomendadas, no habrá problemas. Después de Paraños entramos en el Concello de Mondariz, que hace famosas sus aguas termales con un balneario siempre concurrido. En el 634 están los desvíos a Meiról, 2, y Mondariz, 6; Mouriscados, 2, y Franqueira, 8.

#### DEL CONDADO A PORRIÑO

**Km. 643,400.**—Puentearreas. Entramos en zona del condado, aunque antes vimos Villasobroso, donde se encuentra un importante castillo, y más adelante las indicaciones a Las Nieves y Mondariz, e incluso a su balneario. La travesía de Puentearreas es peligrosa y hay que tener precaución, existiendo control por radar. Después, a Neves, 17, y Arbo, 29, antes de llegar al cruce de La Fuente, en

el kilómetro 644,600. En él hay indicaciones a Mondariz, Salvatierra y, más adelante, Salceda y de nuevo Salvatierra.

**Km. 651.**—Alto de Confurgo. Dos kilómetros antes está Arnos y, uno, Ginzo, donde empieza el carril lento al alto. Digamos que es la antesala al Concello de Porriño, zona industrial y famosa por su pan.

**Km. 654,500.**—Porriño. Apenas a medio kilómetro, en Porriño, nos situamos en un punto conflictivo, como es el kilómetro 655,100, donde está el cruce con la Nacional 550. Es camino hacia Tuy, una histórica ciudad situada en lo alto de una colina y bañada por las aguas del Miño. Tiene en la cumbre su bella catedral y que abre el camino hacia Portugal, por Valença. La intensidad del tráfico es motivo de retenciones importantes y en día de «mercadillo» en Valença, las colas de vehículos provocan el caos circulatorio en la zona, que se incrementa en dirección a Vigo por las obras de desdoblamiento que se realizan.

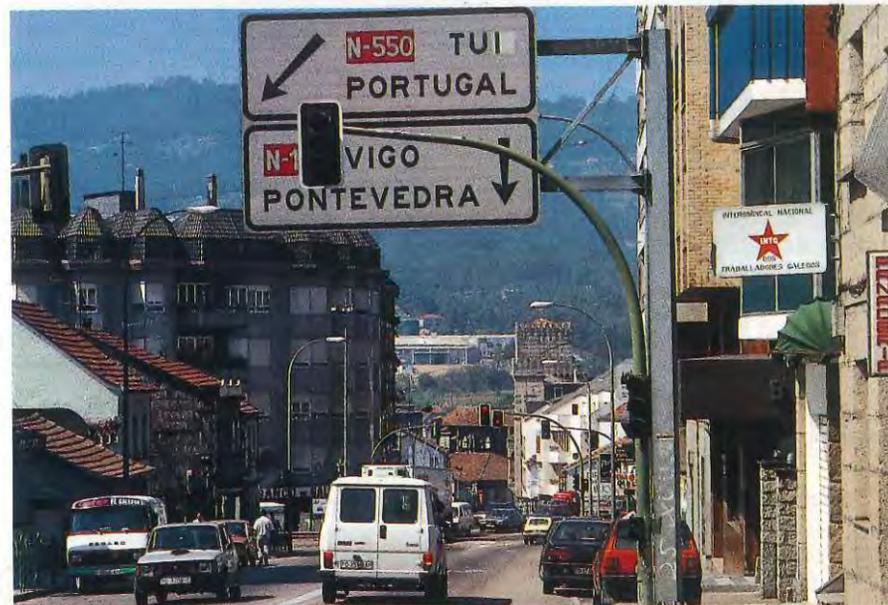
Una vez atravesado este punto kilométrico, el más importante nudo de circulación de todo el camino, nos dirigimos hacia Vigo, viéndose ya las señalizaciones a Pontevedra capital y a Redondela, por la 550. También hay indicaciones a Gondomar y se pasa por Sanguñeda, que abre el paso en el kilómetro 656,100 a un punto conflictivo para el tránsito de vehículos y «punto negro». Un carril lento en Petelón abre paso a Tamaeiga, y en el 661 está Puxeiros.

**Km. 662,300.**—Alto de Puxeiros. Se realizan obras de desdoblamiento, que acompañan al viajero. Después de las señalizaciones al aeropuerto de Peinador, de la ciudad de Vigo, entramos ya en esta población, aunque para llegar al centro de la ciudad hay que pasar lo increíble. Están los cruces a Cabral, Meixoxeiro, Segada y los avisos a Pedra, Calvario, Bembibre, Beade y Barujanes, así como el cruce del Seminario, en el 668. Se ven bellos paisajes de Vigo y, con más problemas de los previstos, llegamos por fin a la ciudad.

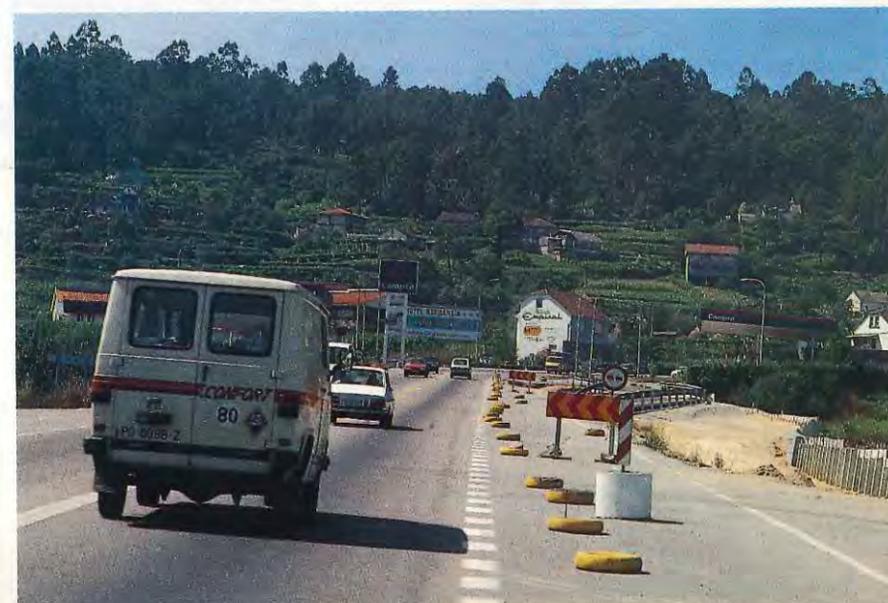
**Km. 670.**—Vigo. Ocupa el primer puesto nacional por el volumen total e importe de la pesca ven-



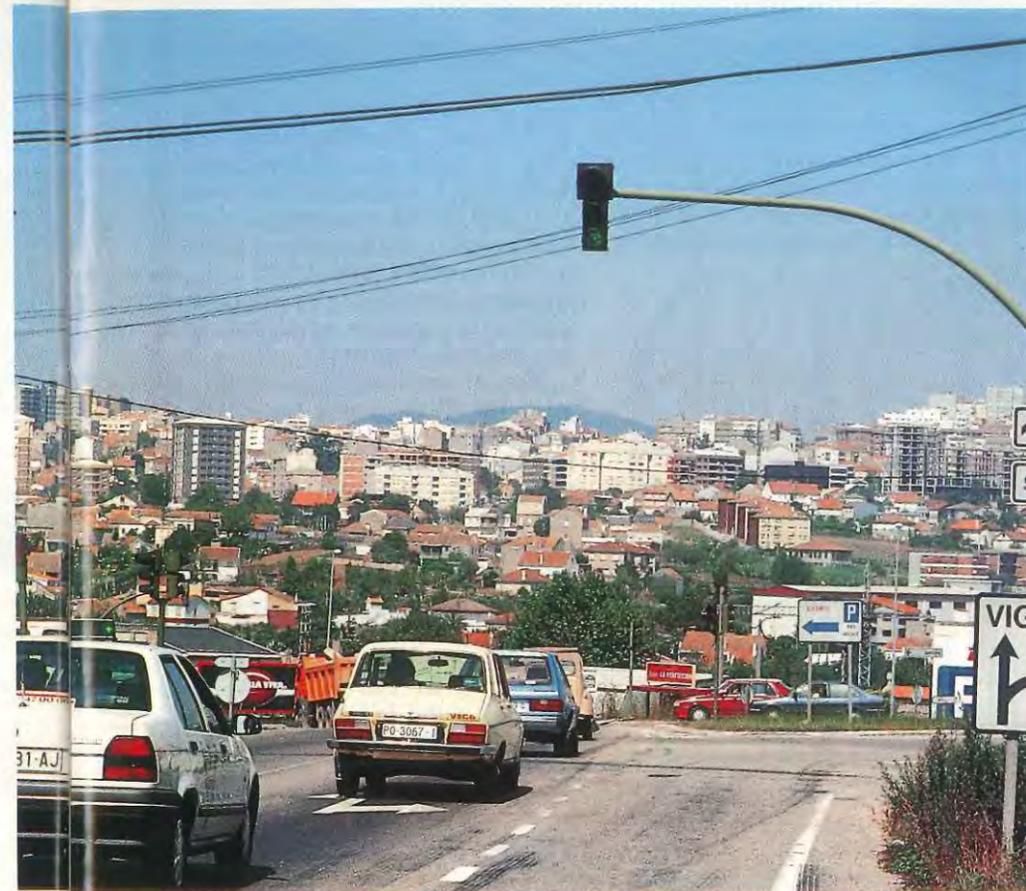
Comienzo de la travesía de Ponteareas.



Anuncio de diversas salidas en Porriño.



Obras de desdoblamiento entre Porriño y Vigo, a la altura de Puxeiros.



El tráfico es denso a la entrada de Vigo.

didada en lonja, en la famosa de Berbes. Vigo es conocida como la Puerta del Atlántico y cuenta con bellos rincones.

Cien kilómetros habían sido recorridos con detenimiento. Pero el reportaje hubiera quedado incompleto si no llegamos hasta Pontevedra, aunque sus datos queden para otra ocasión. Quedaba atrás Vigo y por la Nacional 550 nos adentramos hacia la capital, Pontevedra. En el trayecto, poblaciones como Redondela y Cangas. A Pontevedra, por descontado, también se circula por la A-9. Y una vez en la ciudad de las Rías Baixas, el camino se abre para Santiago de Compostela y La Coruña. Son itinerarios que el turista no debe perderse si está por la zona.

La Nacional 120, que nace en Logroño y termina en Vigo, insistimos, tiene por Galicia unos bellos, muy bellos rincones. También, por qué no decirlo, lugares conflictivos para el tráfico, como la travesía de Porriño, con el cruce hacia Tuy-Portugal, y la entrada a Vigo. Pero prima la belleza de su paisaje.

Nono HIDALGO Fotos: José RUBIO (Enviados especiales)

## Hay que degustar...

Tratándose de Galicia, no habría que citar siquiera que los pescados y mariscos son la base de una buena mesa. Sin embargo, para concretar, diremos que en Orense, aparte las especialidades señaladas, hay un exquisito caldo gallego, cocido y carnes de cerdo, ternera o cabrito, destacando sobre todo el pulpo, celebrándose en Carballiño su famosa fiesta. Si alguien no está interesado por él, anote las truchas y anguilas. Y para postre, filloas.

En la provincia de Pontevedra hablemos de las centollas del Grove, la langosta de La Guardia, los percebes de Beluso, las ostras de Arcade y los choquitos de Redondela, sin olvidar los pescados de río, como el salmón de Ulla. Sinceramente, demasiado.

## Hay que visitar...

Bellos parajes gallegos. Hay que ver..., cuanto más, mejor. Pero ciñéndonos a la ruta elegida, no podemos olvidar que en la capital hay numerosos monumentos. La catedral, románica, puede abrir el recorrido que transcurre luego por iglesias como las de la Trinidad, San Francisco, Santa Eufemia, Santa María y Santo Domingo. La plaza Mayor, con su típico empedrado, y las torres de San Martín no pueden olvidarse, al igual que el jardín del Posio o el parque de San Lorenzo.

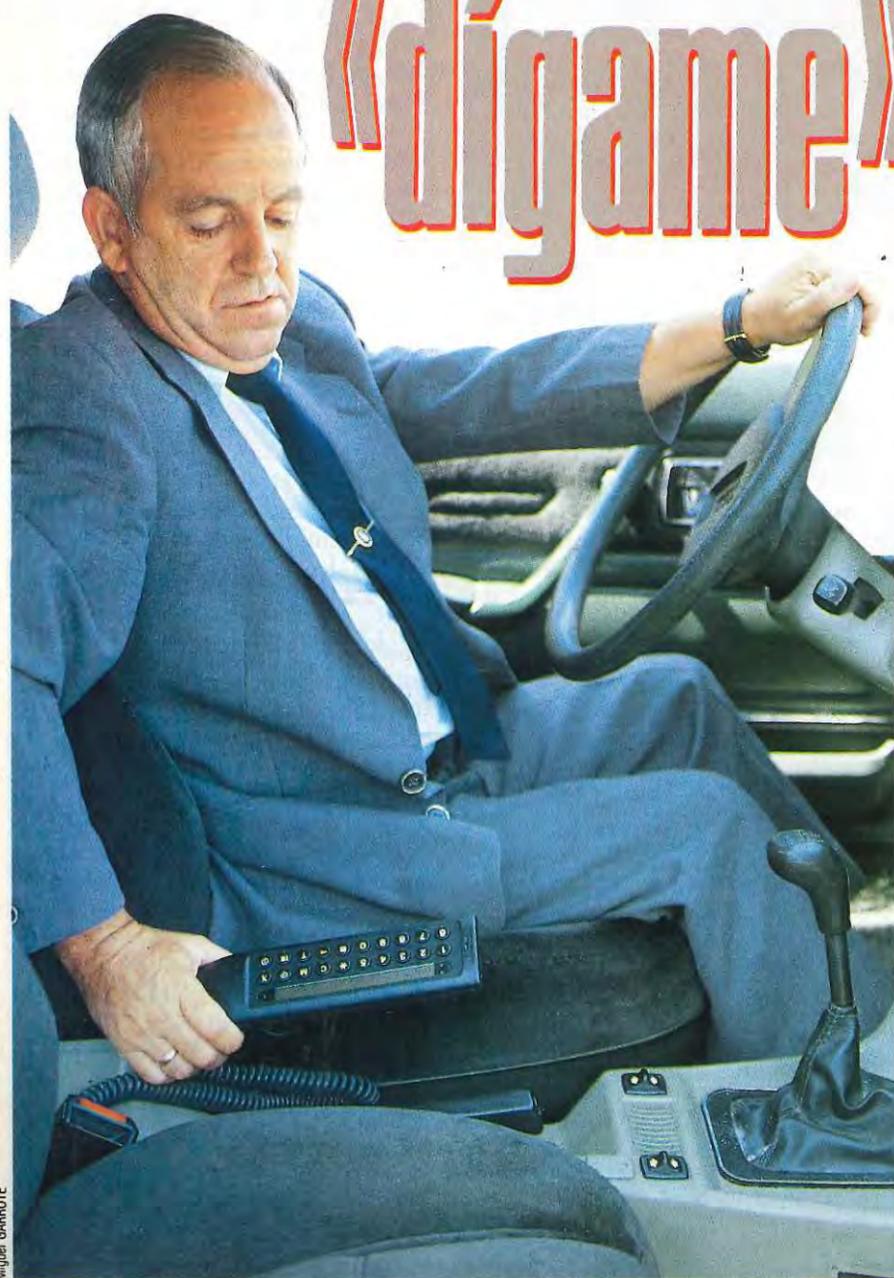
Y ya abandonando la capital, por la ruta elegida, los valles, que constituyen uno de los atractivos turísticos más importantes de la provincia, tanto por su interés paisajístico como cultural. Ribadavia cuenta con la iglesia de San Juan, la de Santiago, la de Santo Domingo y la de Santa María de Oliveira.

Entrando en la provincia de Pontevedra, en el kilómetro 614 se nos indica Celanova, 42 kilómetros. Es la patria chica de Curro Enríquez y

cuenta con el monasterio de San Rosendo. En Villasobroso, su famoso castillo. Y llegado a Vigo, el viajero se sorprenderá con la famosa lonja del Berbés, primer puesto nacional por la pesca vendida. La empinada plaza de la Puerta del Sol, junto a la plaza de la Constitución, con un conjunto neoclásico en su colegiata, el popular mercado de la Piedra, la calle Real, la iglesia de San Francisco, el recinto fortificado del Castro, el puerto... Son muchas las cosas que hay que ver en Vigo, y a tan sólo 20 kilómetros, Bayona, con el parador nacional «Conde de Gondomar», digno de visitar, con unas vistas de las rías que no pueden dejarse pasar por alto, al igual que las plazas de Pontevedra capital, como son las de la Herrería, con la iglesia de San Francisco; la de la Leña y la de la Hierba. Están ya fuera de la Nacional 120, pero no podíamos evitar citarlas, junto a la arbolada Alameda, donde se contempla el arranque de la ría y su hermoso paisaje.

El teléfono móvil, un servicio que fue inaugurado en España hace ocho años, está haciendo furor entre los automovilistas. Mientras hablar y conducir se está convirtiendo en una práctica muy frecuente, olvidamos la peligrosidad que esta costumbre puede suponer para nosotros y el resto de los vehículos y sus usuarios.

# EL PELIGRO DEL «dígame»



Miguel GARROTE

Si hace algo más de diez años, al pararnos ante un semáforo, hubiéramos descubierto a alguno de los ocupantes del vehículo vecino al nuestro hablando tranquilamente por teléfono, hubiéramos pensado que nos encontrábamos inmersos en el rodaje de una película futurista.

Hoy el servicio de telefonía móvil automática cuenta con cerca de 40.000 abonados y, al final de año, las previsiones de la Telefónica apuntan a los 60.000 usuarios de este sistema de comunicación, que fue inaugurado en España en 1982. Según estas mismas fuentes, en 1991 se alcanzará la cifra de 120.000 instalaciones, si la demanda continúa creciendo al ritmo de los últimos años. En 1987 y 1988 el incremento fue del 175 por 100, y en estos momentos se encuentra estabilizado en un 140 por 100.

## TELEFONO Y SEGURIDAD VIAL

Uno de los problemas más serios que plantea la utilización de estos teléfonos es el de su uso por parte del conductor de un vehículo en marcha (imagen muy frecuente), y las conductas negligentes que de ello se derivan, con una influencia negativa en la seguridad vial.

¿Cuántas veces hemos visto a conductores que llevan ocupada una de sus manos con el auricular del teléfono de su automóvil y acaso mucho más pendientes de la conversación que están manteniendo que del desarrollo de la circulación? Sin olvidar la distracción que puede suponer marcar el teléfono deseado, coger o dejar el terminal, etcétera. Apartar nuestro vehículo debidamente de la vía, si queremos realizar una llamada, es una medida más que aconsejable para evitar los riesgos a que puede dar lugar conducir y hablar por teléfono al mismo tiempo.

A este respecto, la normativa legal vigente, Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, dice textualmente en su artículo 11, apartado 2, que «el conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que

garantice su propia seguridad, la del resto de los ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía».

De esta relación teléfono-seguridad vial aún no hemos tomado conciencia. Consultadas varias organizaciones de usuarios y consumidores, ninguna ha realizado, hasta la fecha, algún estudio sobre esta materia.

Telefónica, empresa encargada de la cobertura de esta red, incluye en la portada del «Manual del usuario», que distribuye entre los peticionarios de este servicio, la fotografía de un conductor hablando por teléfono, y, aparentemente, inmerso en el tráfico de una ciudad.

Las empresas distribuidoras de estos aparatos, al hablarles de este problema, explican que se está introduciendo el denominado «sistema manos libres» y nos remiten a la publicidad de sus modelos: «Una solución más segura para el tráfico», «hable sin soltar el volante»,



Foto cedida por Telefónica

Las empresas presentan el sistema «manos libres» como el más seguro.

«le permitirá seguir concentrado en la conducción mientras conversa», e incluso una de ellas regala este sistema como oferta a sus clientes, al comprar un determinado modelo. Igualmente, se está comercializando un accesorio que permite marcar el teléfono deseado mediante órdenes verbales.

## CADA DIA MAS ASEQUIBLE

La cobertura de la red de telefonía móvil automática corre a cargo, en régimen de monopolio, de la Compañía Telefónica, por pertenecer al grupo de servicios que la Ley de Ordenación de las Telecomunicaciones denomina Servicios Fina-



Interrumpir la marcha y apartarse de la calzada, dos medidas muy seguras.

## Camioneros: Sobre todo, útil

Si para muchos conductores instalar un teléfono en su vehículo resulta muy interesante, para los transportistas puede convertirse en algo esencial. Así al menos lo considera la Confederación Española de Transportes de Mercancías (CETM).

Javier de Mauricio, director técnico de la CETM, cree «fundamental la telefonía móvil para el sector del transporte de mercancías. La localización permanente de los trabajadores para las empresas es esencial. La facilidad de coordinación de sus actividades y el consiguiente ahorro de horas, unido a la posibilidad de indicarles cualquier incidencia laboral, meteorológica o personal, convierte al teléfono en un elemento casi imprescindible».

Igualmente, Javier de Mauricio tiene muy claro que la telefonía móvil sustituirá a las emisoras actuales y que «junto con el fax, no es más que el primer ladrillo de una nueva era de comunicaciones en este sector, en la que el protagonista será el satélite».

El problema más importante que tiene que superar este sistema de comunicación para que su uso se generalice (en estos momentos sólo 10.400 camiones españoles disponen de teléfono móvil), es el del precio (en el caso más barato ronda las 250.000 pesetas). Para el director técnico de la CETM, «las empresas son las pioneras, es lo

normal. Si tenemos en cuenta que el ochenta y dos por ciento de los transportistas son autónomos, que nos encontramos ante un sector en crisis, con tarifas muy bajas, necesitado de un plan de reconversión y que, además, ahora tiene que hacer frente a un incremento de los precios del gasóleo, para un camionero, no ya el desembolso inicial, sino la factura mensual, le supone un gran esfuerzo, que a veces puede ser excesivo».

En materia de seguridad vial, Javier de Mauricio no se manifiesta preocupado: «Como cualquier aparato, hay que prestarle atención y es un tema importante que sí hemos tenido en cuenta, pero nosotros partimos de una base muy importante: nos encontramos ante unos profesionales y un elemento de manejo muy sencillo que no requiere toda la atención por parte del conductor». Además, añade, que «en muchos casos los transportistas llevan un ayudante en la cabina y en última instancia, en una situación conflictiva, el teléfono se deja sonar, igual que nos ocurre en algunas veces cuando estamos en la cocina. Y, por supuesto, en materia de seguridad, todo depende del uso que se dé al teléfono, no es más peligroso que la radio, el cassette, encender un cigarrillo, etcétera. Se tiene que hablar más de conductas negligentes que de aparatos peligrosos».

## EL PELIGRO DEL "dígame"

les. No así el suministro de terminales, cuya comercialización está liberalizada. En la actualidad son nueve las empresas que disponen de aparatos normalizados y homologados. El precio de uno de estos teléfonos oscila entre las 200.000 pesetas y el medio millón, aunque todos los indicios hacen pensar que se irán abaratando.

Dos son las modalidades de la telefonía móvil (TMA) en España. La primera opera en banda de 450 megahercios y está implantada en 47 provincias. En mayo de este año, debido a la casi saturación de esta banda en Madrid y Barcelona, se inició la introducción de una nueva modalidad de TMA, la 900-A. Además, se está trabajando



Conducir y hablar por teléfono, una práctica muy usual.

en la telefonía móvil digital pan-europea (GSM), cuya comercialización está prevista a partir de 1992. Con esta nueva banda, Europa tendrá un solo canal de telefonía móvil, quedando solventado uno de los problemas más importantes: el de la comunicación al cruzar las fronteras.

La moda o la fiebre de los teléfonos en los coches está tan extendida que incluso una empresa fabricante de vehículos obsequia a los compradores de uno de sus modelos con un teléfono móvil. La filosofía que ha llevado a esta empresa a realizar la promoción es la de «considerarlo como un regalo atractivo, sobre todo porque el modelo escogido está catalogado como urbano y de "alto standing", dirigido a un mercado muy determinado».

Mercedes LOPEZ  
Fotos: Miguel GARROTE



Dos momentos del sorteo celebrado en el salón de actos de la DGT. Las tarjetas ganadoras fueron extraídas por dos de nuestros compañeros.

Miles de participantes encontraron la frase oculta

## NUESTROS PREMIOS YA TIENEN DESTINATARIOS

El viaje, la cámara de video y las tres cámaras fotográficas, premios de nuestro concurso del verano, ya tienen ganadores, tras el sorteo celebrado el pasado 13 de septiembre en el salón de actos de la Dirección General de Tráfico.

El sorteo se realizó ante el notario del Ilustre Colegio de Madrid Francisco Nuñez, el director general de Tráfico, Miguel Muñoz; el jefe del área de Relaciones Externas e Institucionales, Carlos Corbacho, y el director de nuestra revista, Jesús Soria.

La ganadora del primer premio fue Ana Isabel Redondo Rubio, domiciliada en Valencia, quien disfrutará de un viaje para dos personas a Egipto. El segundo premio, una cámara de video, llegará al domicilio malagueño de Cristina de la Serna Ortega. Finalmente, las tres cámaras fotográficas les correspondieron a Loreto Atahonero Francés, de Sonseca (Toledo); Rafael

Nieto López, vecino de Cabra (Córdoba), y a Francisco Bertholet Falcón, de Cádiz.

La frase oculta de nuestro concurso era «Respetar las normas de tráfico, también en los desplazamientos cortos». El mensaje aparecía después de realizar el autodefinido que insertábamos en las páginas centrales del suplemento «Verano 90», incluido en el número correspondiente al mes de junio. Todas las tarjetas premiadas contenían la respuesta acertada.

La Dirección General de Tráfico se pondrá en contacto con los ganadores, a los que enviamos nuestra enhorabuena, para la entrega de los premios.



Incremento del precio de las gasolinas, reparaciones en talleres, lubricantes y bajadas de las ventas de vehículos, las consecuencias.



# LA CRISIS DEL GOLFO FRENARÁ AL AUTOMÓVIL



El ministro de Industria ya ha anunciado que será necesario más respeto a los límites de velocidad.

En caso de conflicto bélico, el precio del barril de petróleo podría llegar a duplicarse, según los expertos.

Aunque aún es pronto para determinar exactamente las repercusiones que la «crisis del Golfo» va a tener sobre el automóvil, todos los expertos coinciden en que va a ser uno de los principales afectados. Lo cierto es que los combustibles han sufrido un espectacular incremento, superando el «techo» histórico de las 94 pesetas por litro; los costes del transporte por carretera subirán; los fabricantes de automóviles verán caer sus ventas... Amén de que, en general, todos los procesos productivos y los bienes cuya fabricación interviene el petróleo como energía verán incrementarse sus precios.

COMO explica Javier de Mauricio, director técnico de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), «de los 18 dólares por barril podemos despedirnos para siempre. Si continúa el impasse en que está la crisis, los operadores internacionales continuarán aprovechándose y el Brent subirá. Si estalla un conflicto, no puede saberse qué ocurrirá; pero si se resuelve como todo el mundo espera con un retorno a la situación anterior, sería de esperar que el barril se estabilizara en un precio medio en torno a los 21 dólares». En cualquier caso, el hecho es que la subida de los combustibles ha repercutido en un incremento de los costes del transporte «en torno al 3 por 100», según cálculos de Javier de Mauricio, «concretamente de un 2,7 por 100, porque hay que tener en cuenta que también ha influido sobre el precio de lubricantes, neumáticos, etcétera».

Pero, como todos los anuncios no van a ser pesimistas, Claudio Aranzadi señaló que, para solventar la crisis, es necesario continuar con el plan de mejora de los accesos a las grandes ciudades. En este punto, la Administración coincide con una de las peticiones de Miguel Aguilar, director del Departamento Económico de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles, Camiones, Tractores y sus Motores (ANFAC), quien afirma que «hay que mantener la inflación, pero sin olvidar mejorar las infraestructuras de transportes y carreteras, ya que la mala situación de éstas es la que causa que los precios tengan siempre tanta resistencia a la baja».

En este sentido, parece que en los próximos Presupuestos Generales del Estado, las inversiones en infraestructura de carreteras no se van a ver recortadas, aunque sí retrasadas.

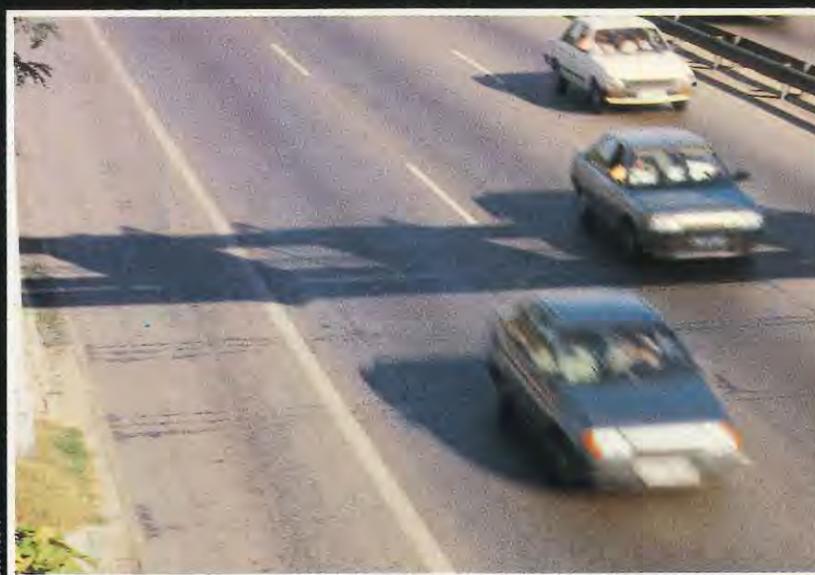
Para Miguel Aguilar (ANFAC), «manejar hasta un 10 por 100 de caída de las ventas reales no parece descabe-



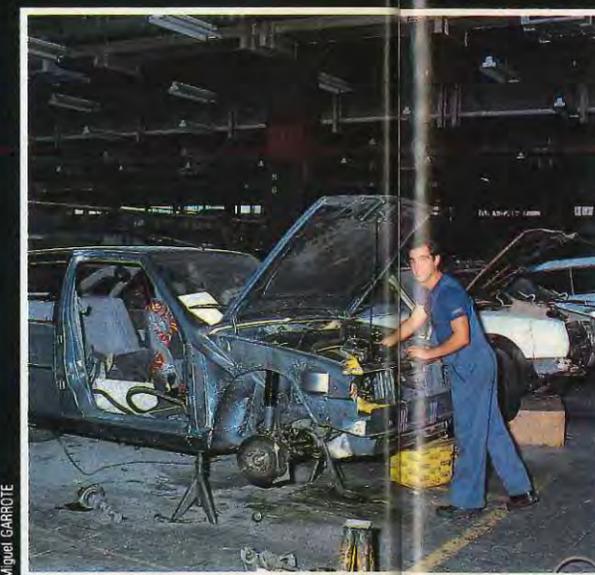
Las opulentas ventas de los últimos años pueden caer un 10 por 100 durante este período, merced a la «crisis del Golfo».

La venta de vehículos bajará un 10 por 100, pero los automóviles de ocasión no se beneficiarán de ello.

Los precios de las gasolinas volverán a subir. Al menos si el Gobierno aprueba el aumento de impuestos rumoreado. Los talleres también creen que se verán perjudicados en tanto se utilice menos el automóvil.



José RUBIO



Miguel GARROTE



Miguel GARROTE

## LA SUBIDA DEL TRANSPORTE

Esta cifra se acerca bastante a la subida autorizada por el Ministerio de Transportes, que la fija en un 2,18 por 100, lo que para el representante de la CETM, «sólo es actualizar la tarifa».

Otra repercusión inmediata es la anunciada por el ministro de Industria y Energía, Claudio Aranzadi, ante el Congreso de los Diputados. Según Aranzadi, es primordial que los precios se ajusten a los costes y, lo que afecta sensiblemente a los conductores, un cumplimiento más estricto de los límites de velocidad por parte de los automovilistas.

llado». Además, esta cifra se refiere a descenso real de las ventas, no a una desaceleración del crecimiento. «Hay que señalar —explica Aguilar— que el anterior ajuste realizado por el Gobierno, a mediados del año pasado, sí surtió efecto sobre el automóvil, con bajadas significativas. Se pasó de un crecimiento del 11 a un 2 por 100 durante el pasado año. La venta de automóviles es, junto con la construcción, el único sector que «enfrió» su actividad». Además, la «crisis del Golfo» es de carácter energético. «El automóvil consume petróleo, gasolina —argumenta Miguel Aguilar—, y, además, sin posibilidad de sustitución por otro combustible». Junto a

esto, la tendencia del Ministerio de Economía, apoyada por los ministros de Economía de la CE, es trasladar la subida del precio del barril de petróleo al precio de sus productos elaborados. Esto eleva considerablemente los costes de uso, lo que repercutirá nuevamente, de forma negativa, en la venta de automóviles. «Nos va a tocar lidiar con una mala situación previa y con unos costes de uso que han crecido mucho en los últimos tiempos: subida de los seguros para su adaptación a Europa, incremento del precio de la gasolina, etcétera. Nosotros confiábamos que las restricciones se relajaran en la segunda mitad del año, pero como se van a

mantener, eso echa por tierra nuestras previsiones de una posible recuperación».

## UN SECTOR «ENFRIADO»

ANFAC solicita, en este sentido, «que se tengan en cuenta las consecuencias sectoriales», ya que las ventas de automóviles se han «enfriado». Así, piden la bajada del IVA que grava los automóviles (33 por 100 en la actualidad), similar a la recientemente realizada en Francia y que, además, sólo adelantaría la «obligatoria» armonización de los IVA de los países de la CEE. En este sentido, en 1991 se reducirá el IVA en los coches usados.

Además, Miguel Aguilar apunta otras consecuencias que esta crisis y la bajada de las ventas tendrán sobre los españoles: «Tenemos un parque bastante viejo, aunque se haya renovado en los últimos años, lo cual influye negativamente sobre la seguridad vial. E influye en la siniestralidad no sólo por el mantenimiento, que no siempre es el correcto, sino por aspectos de tecnología, ya que casi todos los modelos nuevos van incidiendo especialmente en aspectos de seguridad. Además, está comprobado que la mayoría de las compras son de sustitución de un vehículo anterior, con lo que se va introduciendo algo de seguridad vial

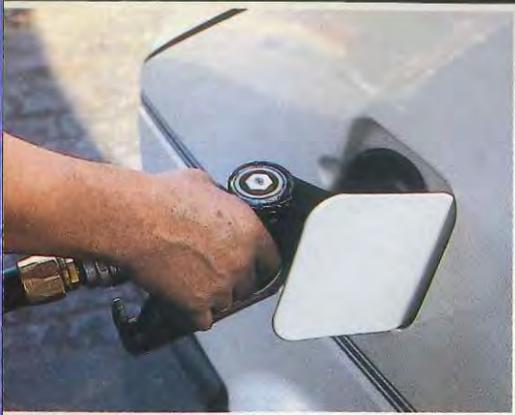
en el parque de automóviles».

Según José Ruiz Mata, presidente de la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios (GANVAM), «septiembre y agosto son coyunturalmente bajos en cuanto a volumen de operaciones. En octubre evaluaremos el segundo efecto negativo de la crisis del Golfo». Para Ruiz Mata la situación viene dada por las medidas económicas del Gobierno: «El comprador en potencia —explica— tiene muy difícil el acceso a las fuentes crediticias que necesita para efectuar su adquisición, con costos de financiación prácticamente prohibitivos, lo que «enfria» el interés del cliente y le obliga a continuar con su vehículo, en un elevado porcentaje obsoleto, lo que, en definitiva, además de afectar a una absoluta baja del mercado, redundará en otro aspecto sumamente preocupante, como en la seguridad vial, al circular con un automóvil que por su estado no reúne las suficientes condiciones mecánicas».

Además de incidir en el problema de la seguridad vial de los vehículos antiguos, José Ruiz Mata no piensa que una baja del mercado de vehículos nuevos vaya a beneficiar el mercado de ocasión. «El mercado de vehículos de ocasión —apunta Ruiz Mata— es paralelo al de vehículos nuevos. La disminución de ventas de automóviles nuevos perjudicaría igualmente a los usados». Por estos motivos, también GANVAM ha solicitado al Ministerio de Economía la reducción del IVA que grava las ventas de automóviles.

## TAMBIEN LOS TALLERES

Otro subsector también afectado será el de talleres. La Asociación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines (CETRAA) prevé «que se producirá un descenso de nuestra actividad, directamente proporcional a la reducción del uso del vehículo». Según su presidente, Carmelo Olmo, esta reducción llega en un mal momento, ya que la mayor parte de los talleres se encuentran metidos en importantes inversiones de tipo tecnológico, además de las exigidas por las administraciones públicas. Apunta Carmelo Olmo que este «es un nuevo paso a dificultar el uso del vehículo, que se une al incremento de las multas, la imposibilidad de circulación en grandes ciudades, el aumento del precio de los parkings públicos, etcétera».



Llevar el depósito lleno al máximo incrementa el consumo de gasolina.

JOSE RUBIO

y solicita que el Gobierno reduzca el precio de las gasolinas «en su momento, a la vista del cambio de valoración del mercado para ser coherentes con su anunciado fin de estricta repercusión de costes en el precio y no aproveche la situación para incrementar los impuestos sobre el combustible».

Paradójicamente, y pese a que, según varios estudios, España está comprando el barril de petróleo a mejores precios que en 1985 (debido a la cotización del dólar), el Gobierno está estudiando una subida de los impuestos de la gasolina (en torno a cinco pesetas en 1991). Además, el Ministerio de Industria tiene un plan para reducir «drásticamente» el consumo, que incluye reducir la velocidad y limitar la circulación de vehículos privados.

Juan M. MENENDEZ

Con la subida de los precios por la «crisis del Golfo», el consumo se convierte en una obsesión

## AHORRE EN GASOLINA, NO EN SEGURIDAD

Con la revisión (que hasta ahora sólo se ha constituido en incremento) quincenal de los precios de la gasolina, agravada por el estallido de la «crisis del Golfo», el problema del consumo de gasolina en los automóviles ha tomado una nueva dimensión. Ahorrar gasolina ya no es algo «que viene bien», una prestación más del vehículo, sino que se ha convertido en algo casi imprescindible para muchos conductores que quieren llegar a fin de mes con su coche en marcha. Unos consejos para mejorar el consumo de nuestro automóvil nunca vienen mal, aunque, para más pistas, remitimos al reportaje que publicamos en junio de 1988 (ver n.º 34, revista TRAFICO).

El primer consejo se refiere al mantenimiento del automóvil: encendido en buen estado, carburador y bomba de inyección limpios, neumáticos con la presión adecuada, dirección bien alineada y paralela, neumáticos adecuados (en cuanto a su sección y característi-

cas) al modelo que conducimos, filtro del aire limpio, reglajes del motor ajustados... Todos ellos son operaciones bastante sencillas y que le ahorrarán combustible y, además, que influirán positivamente en la seguridad de su automóvil.

### CORRER CUESTA CARO

El segundo consejo se refiere a la forma de conducir. La conducción deportiva, con acelerones bruscos, curvas ajustadas, frenadas más o menos apuradas, etcétera, cuesta caro. Y no sólo por el riesgo físico que implica para aquellos conductores no preparados (o porque la practican por vías en las que dependen del acierto o error de otros conductores, quizá no tan expertos como ellos), sino porque consumen, evidentemente, más litros de gasolina. Multas al margen.

Mantener el starter el tiempo justo (caso de tener este elemento regulado manualmente) y conducir a velocidades moderadas hasta que el motor del vehículo alcance la temperatura ideal para su funcionamiento son dos medios de ahorrar gasolina. Prever las frenadas, reducir la velocidad con el motor y acelerar progresivamente, utilizar marchas largas, sin apurar el régimen del motor, sino en aquellas revoluciones que ofrecen mejor relación de potencia y consumo son también acciones que reducirán su consumo.

Por último, elementos como portaequipajes exteriores, ventanillas abiertas, pesos excesivos, depósito completamente lleno o llevar en funcionamiento (si es innecesario) cualquier aparato eléctrico aumentarán nuestro gasto. No obstante, no ahorre en seguridad; elementos como las luces llévelos encendidos siempre que sea necesario y no funcione con el coche en punto muerto, ya que sobrecargará los frenos y será peligroso.

J. M. M.

Un portaequipajes exterior incrementa un 9 por 100 el gasto de combustible a una velocidad de 120 km/h.



J. IGNACIO RODRIGUEZ



MIGUEL GARROTE

Un estudio reciente demuestra que las mujeres conductoras poseen mayor respeto hacia las normas que los hombres

# Más lentas, pero más responsables

La mujer siempre ha tenido el papel de «mala» en la conducción. Intentaremos analizar si esto es o no verdad, y dónde radican las causas. La naturaleza iguala en este aspecto a ambos sexos, pero la sociedad da ventaja al género masculino, poniéndolo en relación con el mundo del volante a los pocos meses de existir. A partir de ahí, el mundo de ambos se desenvuelve por caminos diferentes, que se harán más patentes cuando sean conductores, tanto en el aprendizaje como en la adquisición del vehículo, su condición y el lugar que ocupa en sus vidas.

La mujer conductora es, en general, más respetuosa con las normas que el hombre, pero ejecuta peor el hecho en sí de circular. Esta es la conclusión de un estudio realizado recientemente por la Dirección General de Tráfico, en concreto, por el psicólogo José María Sánchez Pardo, titulado «Género, sexo y conducción».

Este trabajo se fundamenta en la teoría de que las formas de percibir y actuar son distintas, según exista un predominio del factor masculinidad o femineidad. Para realizarlo fueron tomadas como sujetos de las pruebas 73 personas (36 hombres y 37 mujeres), participantes en un curso para la obtención del certificado de Profesor de Formación Vial.

Estas 73 personas se eligieron por parejas de edad y experiencia (antigüedad del permiso y kilómetros realizados) similares, con el fin de poder eliminar grandes diferencias entre ambos componentes de las parejas. La cifra de sujetos es impar (73) porque uno de los hombres faltó a una prueba, no pudiendo repetirla, ni tampoco ser sustituido en la misma.

Se realizaron dos tipos de pruebas: un test y una práctica de conducción. En la primera se estudió cómo influían en la forma de conducir los factores masculinidad-femineidad. El resultado fue que si predominaba la femineidad, la persona tenía una forma de conducir más tranquila y sujeta a las normas; por el contrario, si era mayoritario el factor masculinidad, la forma de conducir era más arriesgada e impulsiva.

En la prueba práctica se observaron los errores producidos por los sujetos en una situación de conducción abierta. Las conclusiones apuntaban a que las mujeres tienen menor número de errores.

En concreto, las conductas incorrectas observadas con más frecuencia en el sexo masculino son adelantamientos lentos y sin suficiente velocidad, y confusiones con el pedal del embrague. En las mujeres, sin embargo, los fallos más extendidos conciernen a maniobras como realizar cambios de sentido en lugares prohibidos obstaculizando a otros usuarios, detenciones innecesarias, falta de observación en cruces, olvidos en el uso de los indicadores de dirección —tanto al ponerlos como al quitarlos—, dificultad para aparcar y dominio regular del freno en curvas, y del embrague, produciendo «rascados» en los cambios de marcha.

#### IDENTIFICARSE CON EL COCHE

También es diferente la percepción que tienen hombre y mujer a la hora de afrontar el hecho de conducir. Así lo demuestra el escritor Laurence Bardin, en un análisis efectuado con las respuestas a la pregunta «¿Con qué



Las mujeres suelen conducir en trayectos urbanos cortos.



Jose RUBIO

ACCIDENTES DURANTE 1988 POR EL SEXO DE LOS CONDUCTORES IMPLICADOS; EN CARRETERA Y ZONA URBANA			
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Zona urbana .....	81.937	12.795	94.732
Carretera .....	74.042	7.383	81.426
Total .....	155.079	20.178	176.158

Se observa una reducción de conductoras implicadas en vías interurbanas, pues la mujer suele conducir sobre todo en ciudad.

compara el automóvil más a menudo?» Las respuestas masculinas tendían a identificarlo con una mujer, una fiera o un refugio, mientras que las femeninas aludían a un amigo fiel y a un medio de transporte. Por tanto, según este estudio, la actitud del hombre hacia su coche es de complicidad, como forma de aventura y de libertad; la mujer, con un sentido práctico, hace de su vehículo un medio que utiliza, pero que le es ajeno totalmente, llegando a identificarse con él muy pocas veces.

Es curioso constatar, según nos comentan profesores de autoescuela, que los chicos llegan a clase totalmente convencidos de que teniendo el permiso van a conducir inmediatamente: sin embargo, ellas desean tenerlo por sí en algún momento lo necesitan.

Su mayor respeto a las normas y su relación con el vehículo como forma de satisfacer una necesidad, se plasman en un estilo distinto de conducir más tranquilo y más lento que el del hombre. Esta diferencia se vuelve a hacer patente si hablamos de agresivi-

dad: en estos casos él pone en riesgo más veces su vida, con maniobras forzadas que crean peligro y excesos de velocidad; ella manifiesta una agresividad pasiva, cerrando y obstaculizando el paso.

Ambos sexos, en principio, poseen idénticas aptitudes psicofísicas para la conducción. Sin embargo, a medida que toman contacto con el exterior, la balanza se inclina a favor del sexo masculino desde sus primeros juegos.



Las mujeres tienen un menor índice de accidentes graves.

Jose RUBIO

Manuela Galindo, profesora de autoescuela, comenta entre molesta y dolida que «tengo que reconocer que, en cuanto al aprendizaje, las chicas tienen una captación más lenta, casi el doble que ellos, y una puesta en práctica también más tardía. Por último, una vez asimilada la enseñanza, por lo general, tienen una falta de decisión grande». De cualquier forma, en los doce años que lleva ejerciendo ha habido cambios: «Antes, la mujer venía a sacarse el permiso por capricho, y hoy saben que en algún momento de su vida va a ser una necesidad».

#### POR SI EL FALLA

En 1988, el número de accidentes en los que estuvieron implicadas mujeres conductoras fue de 20.178, mientras el de hombres ascendió a 155.079. Es reseñable que la siniestralidad de mujeres aumenta en ciudad, mientras que la de ellos desciende.

Estos datos pueden ser interesantes, pero poco significativos a la hora de poner en relación la accidentalidad vial de ambos sexos, pues a pesar de

#### CONDUCTAS MAS INCORRECTAS EN LA CONDUCCION SEGUN SEXOS

##### HOMBRES

- Adelantar con lentitud, sin suficiente diferencia de velocidad.
- Confusión con el pedal del embrague.

##### MUJERES

- Detenerse sin necesidad, aunque sin obstaculizar.
- No observar hacia delante, atrás y/o transversalmente.
- No mantener el indicador durante el franqueo de una intersección, o no lo extinguen tras el franqueo.
- Frenar en curva.
- Realizar cambios de sentido en lugares prohibidos obstaculizando.
- Manifiesta impericia en cambios de sentido: acelerones, rasgado de los cambios.
- Manifiesta impericia en estacionamiento.

Algo más relevante que los datos anteriores es que las aseguradoras han comprobado que las mujeres conductoras tienen más bonificaciones por baja siniestralidad en sus pólizas. A la vista de este dato, la compañía Banco Vitalicio creó en mayo de 1987 una prima del 10 por 100 en los seguros suscritos por mujeres conductoras.

Según palabras de Félix Tarradellas, que pertenece al Departamento de Automóviles de esa entidad, «el motivo que nos llevó a adoptar esta medida fue contrastar, con sorpresa, que el mito de la mujer como mala conductora se contradecía con los datos de siniestros: prudencia mayor que en los hombres y constante a lo largo de todos sus años de conducción, recorridos urbanos en su mayor parte, menor índice de accidentes graves y, cuando éstos ocurren, la importancia del siniestro es inferior».

Todos los datos, opiniones y estudios parecen constatar que la naturaleza nos hace iguales para conducir y es la sociedad la que se encarga de marcar las diferencias. El niño convive desde muy pequeño, incluso en sus juegos, con el mundo de la circulación y el tráfico; la niña se incorpora catorce años más tarde, cuando le pide a sus papás que le compren un ciclomotor.

#### MUJERES TITULARES DE PERMISOS DE CONDUCCION NUEVOS

Año	Mujeres conductoras
1980	260.585
1981	218.483
1982	189.301
1983	208.506
1984	212.721
1985	226.315
1986	255.953
1987	261.964
1988	280.753

que el número de permisos de conducción expedidos a mujeres ha aumentado considerablemente —hasta 1988 un total de 3.850.074—, todavía los hombres conducen más en carretera y en recorridos largos, mientras que las mujeres lo hacen en núcleos urbanos y recorridos cortos, eso, siempre y cuando no vaya un hombre dentro del coche. En ese caso, y la mayoría de las veces, será él quien conduzca el vehículo.

## Calle bien cortada

Antonio Rizo Almagro, amable lector de Elche (Alicante), nos ha enviado esta fotografía, en la que podemos ver cómo los responsables municipales, muy preocupados por nuestra seguridad, nos advierten que la calle está cortada. Pero para que no nos equivoquemos y, seguramente, según creemos intuir, porque la calle está cuesta abajo, han inclinado la señal. ¡Mira que si no nos lo indican, ponen la señal en condiciones y pensamos que la calle está cortada en di-



rección al cielo! Presumiblemente, nuestro lector captó la imagen en algún

pueblo de las cercanías de la ciudad de las palmeras.

## ¿Pagarán peaje los conductores en Madrid?

En Madrid, al igual que en otras grandes ciudades del mundo, se está pensando en la implantación de un peaje para el tráfico privado por el centro para disuadir a los conductores e intentar eliminar los graves problemas de circulación que padecen los madrileños. Esta idea no es nueva. Como ya les informábamos en nuestro número anterior (septiembre, n.º 58), la medida ya fue tomada en Singapur en 1973. En Europa, Estocolmo y últimamente Oslo también han aprobado este sistema. Por su parte, Londres rechazó la implantación del peaje. Al final, en Madrid, ¿disfrutaremos-padeceremos esta medida o será archivada la propuesta?



JOSÉ RUBIO

## Otra vez el Mini

Treinta y un años después de que el primero de ellos echase a rodar, y a pesar de que los tiempos hayan adelantado una barbaridad, el grupo británico Rover ha decidido lanzar de nuevo al mercado su modelo más popular: el Mini Cooper. Al parecer, la decisión de fabricar otra vez el famosísimo Mini, que nació en 1959 e hizo furor en España a finales de los sesenta y primeros setenta, se debe a la demanda mundial de vehículos pequeños. En este sentido, ha destacado la demanda japonesa, en cuyo mercado la venta de minis de segunda mano ha aumentado en un 40 por 100 en los primeros meses del año. La casa Rover ha señalado que seguirá fabricando al modelo que ideó sir Alec Issigonis mientras exista tal demanda. En nuestro país ya ha sido importado por una firma que comercializa la versión «Mayfair» en cerca de 1.400.000 pesetas. Quizá sea la mejor solución para recuperar un poco de espacio en las grandes ciudades.

## Aire limpio dentro del coche

La firma italiana Diavia ha lanzado al mercado un detector electrónico de impurezas en el aire. Su finalidad es evitar los efectos de la contaminación en el interior de los vehículos. Estas pituitarias artificiales son capaces de detectar cincuenta tipos diferentes de sustancias perjudiciales para la salud, y, si la situación así lo aconseja, pueden anular la entrada de aire desde el exterior. A partir de ahora, fuera no lo sabemos, pero dentro de nuestros vehículos sí que podremos respirar tranquilos.

## Irurzun-Alsasua: habrá protección al medio ambiente

El Gobierno navarro aprobó el proyecto de construcción de la autovía Irurzun-Alsasua y el embalse de Itoiz. El coste de las obras de esta autovía ascenderá a 6.750 millones de pesetas. Uno de los puntos en los que se ha hecho mayor hincapié ha sido el de la preservación medioambiental, especialmente en lo referente al embalse de Itoiz. Los responsables han destacado la necesidad de que en la ejecución de las obras se cumplan las medidas obligatorias incluidas en la declaración de impacto ambiental presentada por el Ministerio de Obras Públicas.



## El garaje de Los Picapiedra

No, no se asusten. La imagen que les ofrecemos no pretende cambiar la historia de la humanidad, o, por mejor decir, la Prehistoria. No se trata de que nuestros intrépidos reporteros hayan viajado a los orígenes de la civilización del automóvil para —¡oh, sorpresa!— descubrir que ya en tiempos de dinosaurios y cavernícolas existían coches en Granada. Aunque todo sea posible en la maravillosa ciudad de La Alhambra, sólo se trata de una imagen singular, de un aparcamiento a la sombra del pasado que fotografió Ramón Arce Navarro, un madrileño amigo de esta revista. No nos indica dónde captó tan curiosa instantánea. Tan sólo se limita a hablar de «El garaje de Los Picapiedra». También es posible...

## Alcoholímetro de bolsillo

Dentro de las novedades que han podido verse en la 28 edición del Salón Internacional de la Electrónica de Consumo (Sonimag), se presentó un pequeño y curioso artilugio: un alcoholímetro electrónico de bolsillo, que funciona con pilas o conectado al encendedor del automóvil. Con este pequeño aparato, que acaba de aparecer en el mercado, soplando la boquilla podemos conocer el grado de alcohol en sangre, según las indicaciones de un pequeño panel. ¿Será un buen negocio? Si contribuye a mejorar la seguridad vial de nuestras carreteras, bienvenido. Al menos podremos saber cuándo no debemos coger el coche...

## Bonito ejemplo

Un coche aparcado en segunda fila. Un conductor que espera impaciente que sea retirado este vehículo para sacar el suyo. El primer conductor que regresa y ambos se enzarzan en una espectacular pelea, con mordisco incluido. Sus respectivas mujeres les secundan. El conductor infractor y mordedor, según los testigos, concejal delegado de Transportes y Mercados del Ayuntamiento. ¿Les parece creíble la historia? Según nuestras noticias, sí. ¡Ah!, la ciudad donde ocurrieron los hechos, Zaragoza. Lamentable.

## Congreso de centros de reconocimiento de conductores

Organizado por la Asociación Española de Centros Privados de Reconocimientos Médicos y Psicotécnicos para el permiso de conducir, del 18 al 20 de octubre se va a celebrar en Salamanca el RECOSEVIAL/ 4, un congreso en el que se desarrollarán y analizarán las principales materias de su competencia. En esta misma línea, y también patrocinado por la citada asociación, ha sido editado el libro *Psicología y*

*seguridad vial en España. 60 años de historia*, cuyos autores —Francisco Tortosa, Luis Montoro y Enrique Carbonell— han realizado una cuidadosa selección de documentos clave, que recogen gran parte de lo que han sido las aportaciones españolas al campo de la seguridad vial durante seis décadas y que se configura como un buen instrumento para todos los investigadores de la seguridad vial.

## Cursos para profesionales



La Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), consciente de que el factor humano, la tecnología y la infraestructura constituyen la colum-

na vertebral sobre la que hay que actuar para aumentar la seguridad vial, ha organizado, a través de su departamento de formación, una serie de actividades formativas (todas ellas gratuitas) dirigidas a los transportistas o a las personas que quieren serlo, para ampliar o sistematizar sus conocimientos. Los cursos abarcan desde la formación de nuevos conductores a la de transportista de mercancías peligrosas o de gestores de flotas de transporte.

Estamos convencidos que unos profesionales expertos, motivados y con una formación continuada, serán la base de un transporte más seguro.

## Fallado el II Concurso Nacional de Guiones Cinematográficos sobre Seguridad Vial

El guión, titulado «La Avispa», del catalán Carlos Bonet Lletget, ha sido el ganador del «II Concurso Nacional de Guiones Cinematográficos sobre Seguridad Vial», convocado por la Dirección General de Tráfico. El objetivo de esta convocatoria era destacar la importancia del cine y del vídeo como medios idóneos para la información y la formación. El jurado del concurso estuvo presidido por el director general de Tráfico, Miguel M. Muñoz, y contó con la presencia de los directores y guionistas cinematográficos Fernando Navarrete y Javier Elorrieta (ganador de la primera edición de este concurso).

Las bases de la convocatoria, a la que se han presentado 148 guiones, establecían que el argumento de los mismos debía estar relacionado con el amplio concepto de la seguridad vial, bien en su problemática genérica, bien en sus aspectos concretos: velocidad inadecuada, alcohol y conducción, desplazamientos en vacaciones, educación vial infantil, etcétera. Debían estar dirigidos tanto a la población adulta como a la juvenil y escolar, en su diferentes facetas como conductores, peatones, educadores...

El ganador describe una serie de comportamientos erróneos que se pueden producir en el interior de los vehículos en marcha, y que pueden causar graves accidentes: intentar matar a un insecto, quitarnos una prenda (suéter, bufanda, chaqueta...) cambiar la cinta del casete, limpiar el vapor acumulado en los cristales en días lluviosos, encender un cigarrillo, etcétera. Para su autor, el contenido puede resumirse en una frase: «Las pequeñas tonterías que pueden producir graves consecuencias».

La principal novedad que presenta es la de ocuparse de una serie de conductas, por otra parte muy frecuentes, que llevamos a cabo en el interior de los coches y de las que olvidamos su peligrosidad.

Carlos Bonet, profesional con mucha experiencia y numerosos premios, ha destacado la importancia que la imagen tiene en los mensajes dirigidos a niños y jóvenes, porque no debemos olvidar que

# UNA «AVISPA» PARA EVITAR ACCIDENTES

«La Avispa», un programa de ordenador manejado por un niño de once años, en el que cada variable es una «pequeña causa» que puede dar lugar a graves accidentes, es el entorno en el que se desarrolla el guión ganador del «Concurso Nacional de Guiones Cinematográficos sobre Seguridad Vial», que, en su segunda edición, convocó la DGT.

A partir de un programa de ordenador ideado por un niño, se desarrolla una serie de situaciones peligrosas.



Carlos Bonet, ganador del concurso, recibiendo el premio en la DGT.



«la gente joven básicamente mira la televisión, y hay que utilizar este medio para llevar a cabo una importante labor pedagógica». Al mismo tiempo, indica que «hay que concienciar a las instituciones y organismos para que se den cuenta que la imagen es el medio más potente en la actualidad. Teniendo en cuenta, por supuesto, que no es sustitutorio de los otros medios de comunicación sino complementario. En España aún no se ha trabajado en materias tan importantes como el tráfico con la imagen».

Lo más difícil para Carlos Bonet fue hacer atractiva una materia tan árida: «Ese fue para mí el gran reto». Para lograrlo utiliza un lenguaje de ficción y las

técnicas modernas que mayor popularidad tienen entre los jóvenes: un programa de ordenador.

El guión desarrolla situaciones mediante escenas duras, porque, en opinión del guionista catalán, «es la mejor manera, en muchas ocasiones, de atraer la atención», por eso ha elegido esa línea en su guión. En este sentido, nos manifestó que «asustar al destinatario de un mensaje de vez en cuando no está mal». Podría haber seguido la técnica de «esto es lo que podría haber pasado» pero encuentra más didáctico «esto pasa». Aunque al final del guión, igual que en las grandes producciones, los protagonistas se salvan.

Mercedes LOPEZ  
Fotos: Miguel GARROTE

### FALLO DEL JURADO

Primer premio:

«La Avispa». Carlos Bonet Lletget.

Segundo premio:

«Seguridad vial infantil». Ana Otsoa de Alda Gurrutxaga y Begoña Valdivieso Martínez. (Información en suplemento infantil.)

Tercer premio

Desierto

Accésits:

«Motor, cámara, acción!». Nuria Bou i Sala y Xavier Pérez Torio

«La historia de Dina». Francisco Alberti Barranco.

«Requiem Aeternam». Diego Carvajal Alcaraz.

## La pluma en el asfalto



Luis APOSTUA

# Asfalto y plegaria

A las once de la mañana, cientos de miles de empleados y funcionarios en toda España dejamos nuestras oficinas para apretujarnos en la cafetería. Es la hora del relax, las voces y también de las confesiones y las fantasías. Si en ese clima de distensión algún españolito confiesa que ha intoxicado el agua de sus vecinos para que tengan algún molesto trastorno, se producirá una reacción de rechazo. Ese señor será considerado indigno de compartir el cafelito de mañana. Hay una conciencia social muy definida. Pero si ese mismo españolito dice que el domingo hizo cuatrocientos doce kilómetros en tres horas y ocho minutos no habrá sensación de rechazo. Incluso puede haber palmaditas en la espalda del «machote», «héroe» o «listísimo» conductor porque ha adelantado en las rampas prohibidas, se ha colado por los arcones y ha enloquecido al resto de los usuarios de la carretera. No hay una toma de conciencia moral en nuestra sociedad que condene y margine al creador de riesgos en la carretera.

En esta sociedad tan laica, parece tonto hablar de posicionamiento moral respecto a un problema. Pero es necesario hacerlo, aun contando con que la motivación pueda ser o no de raíz religiosa. Esta raíz de toda conducta social, sobre todo en materias delicadas o peligrosas, debe preceder a la toma de decisiones prácticas y puntuales, porque sólo a partir de un «a priori» de conciencia se construye una sociedad democrática en sus libertades, con más fuerza que la procedente del poder coactivo de las autoridades y los jueces.

En ciertas vísperas de trágicas previsiones sobre el tráfico, los obispos de la Iglesia Católica han ofrecido ya alguna consideración

pertinente al peligro según las enseñanzas de su credo. Posiblemente sería cosa de pedirles que insistiesen más en el trabajo de formar esta conciencia del pecado social que comporta la conducción temeraria o imprudente de los automóviles y camiones. Quizá sería oportuno pedirles a las autoridades religiosas de otras creencias —como judíos, musulmanes y protestantes— que hiciesen lo propio entre sus seguidores. Estas religiones no tienen numéricamente un gran relieve en la actual sociología española, pero son de gran arraigo en nuestra historia y muchas de sus comunidades tienen más de diez siglos de presencia en la vida española y nuestras ciudades están llenas de turistas que visitan hoy todavía esos resquicios de historia que nos asoman al pecado hispánico. Algo así como la oración colectiva para que no nos matemos en la carretera, del mismo modo que hemos hecho esa plegaria para no matarnos en otra guerra civil.

No obstante, en la compleja vida moderna es tontería hacer o intentar cualquier cosa sin contar con el Estado y con los sucesivos Gobiernos. Las reglas del tráfico no sólo proceden de la conciencia del hombre, sino que vienen condicionadas por una serie de infraestructuras costosísimas en la piel del territorio nacional y por unas leyes que estén en las páginas del Boletín.

En España solemos tener unas

leyes severísimas, que están matizadas o suavizadas por un pertinaz incumplimiento, como dice un viejo proverbio de la gente de toga. Esto hay que decirlo de la ley de tráfico, de este mismo 1990, en cuyo honor hay que constatar que ha metido algo de miedo en los aceleradores. Por ejemplo, el primer puente de julio de 1990 fue algo menos mortífero que los correspondientes a años anteriores.

En el segundo aspecto, el de las carreteras, hay ahora un cierto aplauso o aprobación al Gobierno; pero sobrenada también la idea de una cierta censura por el retraso en el desarrollo de unos modestos planes, que fueron arrinconados por decisión política o ideológica que resultó falsa.

Aquí hubo un cierto paralelismo entre la concepción de la política militar y la de carreteras. Para la militar, se partía de un rechazo visceral de la OTAN, fruto del larvado izquierdismo radical que había alimentado los lejanos años de exilio. Después, el pragmatismo del espíritu de gobierno real se impuso y ahora tenemos a nuestras modestas fuerzas navales en despliegue militar en lejanos golfos, bajo las órdenes de esa misma NATO a la que se repudiaba.

En carreteras sucedió algo similar. El punto de partida era creer que las carreteras eran cosa del general Primo de Rivera o de Federico Silva y que, una vez agotada la función del capitalismo, no había por qué insistir en tender kilómetros de asfalto. También ha habido en esto una especie de segunda conversión y el usuario español sufre ahora mucho porque media España está en obras, pero tiene la esperanza de hacer de esto un país circulable, gracias a un sentido moral, a unas leyes serias y a mucho asfalto bien señalizado.

# FAMOSOS EN MARCHA

La banda sonora de la película de Carlos Saura, «Deprisa, deprisa», por la que obtuvieron un «oso» en el Festival de Cine de Berlín, abrió las puertas a las rumbas de Los Chunguitos. Desde entonces, sus desgarradas historias —llenas de mujeres malas y compulsivos cantos a la libertad— interesaron por igual a los marginados «hijos del agobio» y a intelectuales progresistas deseosos de coquetear con «lo popular». Una carrera musical tan apasionada como sus canciones, que alcanzó su punto más trágico con el fallecimiento de Enrique Salazar, no fue capaz de enterrar a unos Chunguitos que ahora se nos muestran más «light», más alegres y rítmicos, mirando el lado bueno de la vida, alejados de pozos oscuros y prestos a conquistar a «marujas», extranjeros ansiosos de sol y domingueras familias de tortilla de patatas. Las canciones de Los Chunguitos ya no tienen dos rombos.

«Baila con los Chunguitos», el último disco del trío extremeño afinado en Madrid, ha sido una réplica al éxito internacional de Gipsy Kings. Con una carpeta diseñada por el polémico Mariscal —fan incondicional de Los Chunguitos— y canciones clásicas como «Compasión», «Volando voy», «Cuando, cuando» o «Borriquito», se han transformado. Ahora, como dice Manuel, «todo es muy alegre, no hay tantas penas ni tantas drogas. Eso ya está pasao, la gente se agobia con esas canciones».

## A LOS EXTRANJEROS LES VA LA MARCHA

—¿Estáis dispuestos a aprovecharos del éxito internacional de Gipsy Kings?

Juan: Eso es un rollo mu grande que ha pasao, un rollo muy raro, pero yo creo que la rumba, pá'hacerla, hay que hacerla en España.

Manuel: Eso ha sido por la casa de discos, que les ha llevao a Nueva York, les ha hecho un video que te c... Los españoles, como estamos un poco tontos, decimos: «¡Mira, los Gipsy Kings!».

—Ahora vuestras canciones son más



LOS CHUNGUITOS VEN MUY CLARO UNO DE LOS GRANDES PELIGROS DE LA CARRETERA:

**«Muchos no saben controlarse con el alcohol»**

alegres, ¿habéis olvidado las épocas duras?

Juan: Antes era un problema muy grande con las drogas, sin trabajo... Ahora hemos olvidado ese rollo.

—¿Y qué pasa cuando os dicen que Los Chunguitos ya no son como antes?

Manuel: Es que hay que coger más público, hay que coger a personas mayores, a niños.

José: Pero la raíz y el estilo nunca los perderemos.

—¿Es verdad que vais a componer un tema dedicado a Poli, el boxeador?

Manuel: Sí; antes de empezar a pelear se sube arriba escuchando una cassette de Los Chunguitos.

José: Es un chaval que puede llegar muy lejos boxeando.

Juan: Y, además, es de nuestro barrio, de Vallecas.

## ¿QUE MALA ES LA CARRETERA!

—Dicen que los coches que conducís son famosos.

Manuel: Yo soy un fanático de los coches, tengo un par de ellos.

—¿Qué es más peligroso, la música o la carretera?

Manuel: La carretera, ¿dónde va a parar?

José: Te juegas la vida.

Juan: Pero es verdad que en la música hay mucho rollo metido. La música es como la política: unos detrás y otros delante, pero siempre al acecho.

—¿Qué es lo que te gusta de los coches?

Manuel: Es una gozada montarte en un coche de esos y sonar seis cilindros, un turbo...

—Pero en la carretera no se puede

correr, hay limitación de velocidad.

Manuel: No se puede, pero cojo una autopista de peaje y en ella el coche es una gozada.

—¿Qué tal se conduce en España?

Juan: Mal.

Manuel: No se conduce tan mal. Lo que pasa es que a las cinco de la mañana sale too el mundo desmadrao. No saben lo que hacen con los coches y no saben controlarse con el alcohol.

José: Son muchos problemas. Aunque tú vayas por tu sitio, uno se te mete encima y te ha averiao.

Manuel: Por eso hay tantos accidentes, porque sale too el mundo de las discotecas de España entera desmadrado. Por eso hay tantas bofetadas por las noches.

Juan: Van como una moto y... fuera.

## ¿DE DONDE LES VIENE EL DON?

—Al principio de vuestra carrera musical, los intelectuales os llamaban horteras y ahora Los Chunguitos son «lo más». ¿Qué ha pasado?

Juan: Al principio éramos para la gente de los barrios.

Manuel: Era el público de barrio, que se cogía el cassette y se ponía debajo de la sombrita. Hace años intentamos sacar el don y no lo encontramos.

Juan: ¿Qué ha hecho Julio Iglesias pa' que esté en too el mundo?

José: Yo creo que nuestro don es cantar y bailar.

—¿Y en vuestros conciertos reaccionan igual los gitanos, los punkys o los rockeros?

Manuel: Igual, igual, igual. Un gitano dice: ¡ole!; un punky: ¡qué marcha, tío!; ¡guay!, y un rockero: cómo molas,

viejo, ¡qué demasiao! Cada uno en su estilo.

Juan: A la gente le gusta la marcha, el ritmo bonito.

—Dicen que a vosotros también os va la marcha de «las siete y media».

José: A las «siete y media» yo cojo las perras y las tiro.

Juan: A mí me gusta el mus; a ver si cojo a El Fary, que le voy a dar una paliza.

—¿Y de música, qué os gusta?

Juan: Me gusta mucho escuchar a Paco de Lucía, a Camarón... Julio Iglesias nos gusta mucho también.

Manuel: Michael Jackson.

Juan: Tina Turner nos encanta. Eso es una mujer, es una delicia, con los años que tiene, ¿has visto el cuerpo?

Manuel: A mí me encanta leer los poemas de García Lorca.

Juan: Son gitanos porque te llega mucho adentro, ¿me entiendes? Son muy bonitos.

—¿Por qué seguís cantando después de tantos años?

Juan: En nuestra vida nada más que hemos hecho cantar.

—¿Y cómo os gustaría que os recordaran dentro de unos años?

José: Con mucho cariño.

Manuel: Es muy bonito que quede esa historia ahí.

—¿Qué os ha dado la música?

Manuel: Hemos pasao muchas cosas muy bonitas por ahí.

José: Muchas aventuras.

Santiago ERICE  
Fotos: Miguel GARROTE





**NO HAGA DE SU VIAJE  
UNA AVENTURA**



Para los LARGOS DESPLAZAMIENTOS,  
compruebe las partes vitales\* de su vehículo.

Abróchese siempre el cinturón  
y no corra riesgos innecesarios  
por ganar unos escasos minutos.

Guarde la distancia de seguridad  
para conducir menos tenso,  
sin bajar la guardia  
en los TRAYECTOS CORTOS.

Siguiendo estos consejos  
evitará hacer de su viaje una aventura.

\*Dirección, frenos, neumáticos, luces y suspensión.

**LA VIDA ES EL VIAJE MAS HERMOSO.**

 **Dirección Genl. de Tráfico**



Ministerio del Interior