

LA EDUCACIÓN VIAL A TRAVÉS DE LA LITERATURA

o tragué el humo, lo eché de inmediato, un sabor áspero en la boca, y vi en la ventana, a pesar de la penumbra, el reflejo de mí mismo, ese niño ya crecido, próximo a cumplir once años, fumando despacio, haciéndose hombre a oscuras: me gustó aquel reflejo humoso. Me serví luego un trago tal como se lo servía mi abuelo, dos dedos de whisky y medio vaso de agua tónica, y me senté a beber mientras fumaba. Jamás me hubiese atrevido a echarme un trago en casa de mis papás, allá vivía asustado por los malos humores de mi papi y demasiado controlado por mi mami, que tanto me quería. El whisky raspó mi garganta y me sofocó por dentro, me sacudió un poquito el primer trago, ya luego sentí un calorcillo amable y me fue menos difícil tomarlo. Cuando intenté tragar el humo del cigarro, lo expulsé tosiendo, así que me contenté con apenas retenerlo en mi boca y echarlo enseguida hacia arriba, mirando el techo, como hacía mi papi con suprema elegancia. Yo no había querido fumar ni probar whisky cuando mi papi me lo había sugerido, nada o casi nada de lo que él hacía me resultaba atractivo, pero ahora que estaba solo en la oscuridad, encontraba un innegable placer en imitar al viejo regañón. Vi las llaves y me asaltó una idea peligrosa. Afuera, la pick up celeste, cómplice, esperaba. El trago tuvo la culpa, yo no solía ser audaz: cogí las llaves, acabé el whisky, en el cenicero dejé aplastado medio cigarro y salí de la biblioteca. Abrí la puerta de calle con sumo cuidado, no se fuesen a despertar, y así, sin zapatos, con pijama y edias blancas, los cigarros de mi abuelo en el bolsillo, salí a respirar aire fresco y a jugar un momento con esa idea peligrosa. Yo quería hacerme hombre aquella noche. Lloviznaba, caía esa lluvia flaca y apática, indigna de llamarse lluvia, que apenas humedece Lima ciertas madrugadas de invierno. Entré, pero no mojarme y seguir jugando con la idea, a la pick up Nissan. Pasó un carro por Los Laureles, me agaché, podía ser la policía, en ese barrio de San Isidro vivían embajadores y ministros. Sólo una vuelta a la manzana, pensé. Me tembló levemente la mano cuando introduje la llave. Prendí la camioneta, no creo que me hayan oído, los abuelos no se despiertan ni con un ruido remoto, hundí mi pie en el embrague, puse retroceso y, con cierta brusquedad, pues saqué muy deprisa el pie del embrague, salí manejando marcha atrás con las luces apagadas. Yo, sin saber manejar bien, me sentía capaz de dar una vuelta a la manzana con la pick up. Leo, mi chofer, me había dejado manejar dos o tres veces la camioneta, o sea que ya le había perdido el miedo al asunto, aparte que después del whisky me sentía más osado que de costumbre. Bajé la ventana, encendí las luces y me manejé despacio, en segunda, y activé las plumillas, pues la luna delantera se había mojado con la llovizna. La brisa mansa de San Isidro me despeina, me siento todo un hombre, no extraño a mi mami o al menos finjo tragué el humo, lo eché de inmediato, un sabor áspero en la boca, y vi en la ventana, a pesar de la penumbra, el reflejo de mí mismo, ese niño ya crecido, próximo a cumplir once años, fumando despacio, haciéndose hombre a oscuras: me gustó aquel reflejo humoso. Me serví luego un trago tal como se lo servía mi abuelo, dos dedos de whisky y medio vaso de agua tónica, y me senté a beber mientras fumaba. Jamás me hubiese atrevido a echarme un trago en casa de mis papás, allá vivía asustado por los malos humores de mi papi y demasiado controlado por mi mami, que tanto me quería. El whisky raspó mi garganta y me sofocó por dentro, me sacudió un poquito el primer trago, ya luego sentí un calorcillo amable y me fue menos difícil tomarlo. Cuando intenté tragar el humo del cigarro, lo expulsé tosiendo, así que me contenté con apenas retenerlo en mi boca y echarlo enseguida hacia arriba, mirando el techo, como hacía mi papi con suprema elegancia. Yo no había querido fumar ni probar whisky cuando mi papi me lo había sugerido, nada o casi nada de lo que él hacía me resultaba atractivo, pero ahora que estaba solo en la oscuridad, encontraba un innegable placer en imitar al viejo regañón. Vi las llaves y me asaltó una idea peligrosa. Afuera, la pick up celeste, cómplice, esperaba. El trago tuvo la culpa, yo no solía ser audaz: cogí las llaves, acabé el whisky, en el cenicero dejé aplastado medio cigarro y salí de la biblioteca. Abrí la puerta de calle con sumo cuidado, no se fuesen a despertar, y así, sin zapatos, con pijama y edias blancas, los cigarros de mi abuelo en el bolsillo, salí a respirar aire fresco y a jugar un momento con esa idea peligrosa. Yo quería hacerme hombre aquella noche. Lloviznaba, caía esa lluvia flaca y apática, indigna de llamarse lluvia, que apenas humedece Lima ciertas madrugadas de invierno. Entré, pero no mojarme y seguir jugando con la idea, a la pick up Nissan. Pasó un carro por Los Laureles, me agaché, podía ser la policía, en ese barrio de San Isidro vivían embajadores y ministros. Sólo una vuelta a la manzana, pensé. Me tembló levemente la mano cuando introduje la llave. Prendí la camioneta, no creo que me hayan oído, los abuelos no se despiertan ni con un ruido remoto, hundí mi pie en el embrague, puse retroceso y, con cierta brusquedad, pues saqué muy deprisa el pie del embrague, salí manejando marcha atrás con las luces apagadas. Yo, sin saber manejar bien, me sentía capaz de dar una vuelta a la manzana con la pick up. Leo, mi chofer, me había dejado manejar dos o tres veces la camioneta, o sea que ya le había perdido el



H/ 3670

MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTE
BIBLIOTECA

17 FEB 2003

ENTRADA
DONATIVO

MA-12919

EQUIPO DE TRABAJO:

Pedro Luis López Algora: coordinador
Laura Postigo Castellanos: colaboradora docente
Bienvenido Nieto Gómez: profesor de Educación Vial
Juan José Reyes Rodríguez: documentación
Ruth Aizpurúa Ramírez: documentación



MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE EDUCACIÓN, FORMACIÓN PROFESIONAL E INNOVACIÓN EDUCATIVA

Centro de Investigación y Documentación Educativa (CIDE)

Edita:

SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
Subdirección General de Información y Publicaciones

NIPO: 176-02-185-9

ISBN: 84-369-3611-6

Depósito legal: M. 44.049-2002

Imprime: Closas-Orcoyen, S. L.

3 H / 3670

LA EDUCACIÓN VIAL **A TRAVÉS** DE LA LITERATURA



MINISTERIO
DE EDUCACIÓN,
CULTURA Y DEPORTE

DIRECCIÓN GENERAL
DE EDUCACIÓN,
FORMACIÓN PROFESIONAL
E INNOVACIÓN EDUCATIVA

CENTRO DE INVESTIGACIÓN Y
DOCUMENTACIÓN EDUCATIVA

BIBLIOMECA



074097



R. 142567

El Centro de Investigación y Documentación Educativa viene trabajando desde su inicio en proporcionar a los profesores materiales que faciliten su labor, para que el aula sea un lugar de intercambio de inquietudes y saberes donde se prepare a los alumnos para la vida.

En este sentido, en *La Educación Vial a través de la literatura* se unen varias líneas de trabajo que se consideran prioritarias en el Ministerio de Educación Cultura y Deporte. De una parte, la Lengua Castellana y la Literatura y con ella la mejora de la expresión oral y escrita y el fomento de la lectura, elementos básicos para cualquier aprendizaje. De otra, el apoyo a los programas de mejora de la Educación Vial como una de las bases para la convivencia en armonía entre los ciudadanos de nuestro siglo.

Son los grandes escritores los que a menudo son capaces de cristalizar en sus textos las preocupaciones, los deseos y los valores de la sociedad en la que vivimos. La selección que aparece en este libro, es la demostración de la actualidad e importancia de la Educación Vial en el momento presente.

Si, con instrumentos como el que ahora ve la luz, conseguimos transmitir a nuestros jóvenes escolares un mejor comportamiento cívico, será posible también en el futuro construir un mundo hecho a la medida del hombre y, por consiguiente, mejor.

Este es el objetivo último de esta publicación.

Índice

	Pág.
1.- INTRODUCCIÓN	9
2.- OBJETIVOS	13
3.- CUADRO DE CONTENIDOS	16
4.- TEXTOS	21
4.1.- <i>Yo amo a mi mami</i> , de Jaime Bayly.	23
4.2.- <i>Cambio de rasante</i> , de Daniel Sueiro.	31
4.3.- <i>En mitad de ninguna parte</i> , de Julio Llamazares.	39
4.4.- <i>La autopista del sur</i> , de Julio Cortázar.	47
4.5.- <i>No sé por qué lo hice</i> , de Elvira Lindo.	57
4.6.- <i>Parece una tontería</i> , de Raymond Carver.	65
4.7.- <i>La ciudad de abajo</i> , de Daniel Múgica.	79
4.8.- <i>La nieve tiene la culpa</i> , de Gonzalo Calcedo.	87
4.9.- <i>Accidentes o los peligros de un coche que te quiere matar</i> , de Daniel Sueiro.	99
4.10.- <i>Solo de moto</i> , de Daniel Sueiro.	107
4.11.- <i>La profecía del fuego</i> , de Antonio Muñoz Molina.	115
4.12.- <i>Eneas en autobús</i> , de Eduardo Ares Mateos.	121
4.13.- <i>Una mujer difícil</i> , de John Irving.	131
4.14.- <i>Carta a un imbécil</i> , de Arturo Pérez Reverte.	139
4.15.- <i>Historias extrañas</i> , de Roald Dahl.	145
4.16.- <i>El pequeño Nicolás</i> , de Goscinny y Sempé.	155
4.17.- <i>Pisa el acelerador</i> , de Joaquín Sabina.	163
4.18.- <i>Fronteras de niebla</i> , de José Luis Amaro.	169
4.19.- <i>Historias del Kronen</i> , de José Angel Mañas.	177
4.20.- <i>La flaqueza del bolchevique</i> , de Lorenzo Silva.	185
5.- BIBLIOGRAFÍA	195

1. Introducción

La educación en valores se fundamenta en la demanda social que pide a la escuela el desarrollo de la personalidad del alumnado, más allá de la tarea meramente instructiva. La sociedad quiere que la escuela forme personas capaces de vivir y convivir en sociedad. Y la educación en valores tiene ese objetivo: capacitar a los futuros ciudadanos para participar activamente en una sociedad compleja y en continua transformación, fundamentada en los principios de participación y respeto democrático. En este contexto, el desarrollo de actitudes positivas, críticas y éticas es una tarea esencial.

La incorporación de esas actitudes a los contenidos educativos aparece en todas las etapas, enseñanzas mínimas y aspectos básicos del Currículo. Podemos considerar las actitudes como predisposiciones a comportarse de acuerdo con ciertas pautas de actuación que se consideran preferibles a otras. Y, como toda preferencia implica valoración, la actitud puede ser calificada de positiva o negativa conforme a una escala de valores. Por eso, la educación en actitudes tiene una dimensión moral y, en consecuencia, también la tienen los comportamientos que propone.

Ya que ha quedado claro que la educación moral y en valores tiene gran importancia, cabe preguntarse ¿qué moral y qué valores deben transmitirse? La profunda crisis que vive nuestra sociedad, de la que quizá no seamos todavía suficientemente conscientes, dificulta precisar con nitidez estos términos y aún más la tarea del profesorado. No obstante, al margen de consideraciones ideológicas o morales, educar para la convivencia, la tolerancia y el respeto a los demás es una tarea necesaria, fundamentada en lo más definitorio de una sociedad: su respeto a la dignidad del ser humano.

Se trata, por un lado, de tener en cuenta las circunstancias de un mundo cambiante, en constante evolución y que sufre una crisis de valores; pero también de desarrollar en el alumnado actitudes que eviten prejuicios y dogmatismos, y que fomenten el razonamiento y el sentido de la responsabilidad.

Las dificultades en la transmisión de valores se acrecientan aún más si constatamos el hecho de que la escuela y la familia, en muchas ocasiones, han dejado de ser referentes formativos. A ambas se les suma la influencia de los medios de comunicación, especialmente la televisión, que no se puede ignorar y que incide decisivamente en adolescentes y jóvenes. Con todo, la escuela ha de ejercer un papel irrenunciable para tratar de inculcar en el alumnado una conciencia crítica que le permita analizar el contenido, implícito o explícito, de los mensajes que recibe.

Pudiera parecer que los anteriores planteamientos constituyen una novedad en nuestro ordenamiento educativo. No es así, sin embargo, en el caso de la Educación Vial. La necesidad de responder a través de la educación a una nueva demanda social como es la necesidad de comportarse responsablemente en las vías públicas, aparece reflejada en el Código de la Circulación de 1934 y ha seguido figurando en posteriores textos. Esa preocupación viene a suponer la traslación a las normas de tráfico de una realidad inquietante. Los datos y estadísticas sobre la siniestralidad en la infancia y juventud, caracterizan a esta etapa de la vida como un período de especial riesgo ante los accidentes de tráfico: como peatones en la vía pública; cuando, a partir de los catorce años, comienzan a hacer uso de ciclomotores y, poco después, al empezar a conducir automóviles.

Como en tantos otros aspectos relacionados con la educación y la sociedad, la escuela no puede arrogarse un papel único y exclusivo en la tarea formativa. Un hecho tan complejo como el tráfico implica que a los esfuerzos de la escuela han de sumarse el de las familias y, especialmente, el de las autoridades municipales.

En cualquier caso, inculcar en el alumnado una conciencia cívica y ciudadana no debe circunscribirse a una materia o etapa. Debe formar parte del Currículo e integrarse en cada una de las áreas que lo conforman. Siguiendo las recomendaciones internacionales "los contenidos de la Educación Vial deben estar integrados con las diferentes materias, con el fin de que los escolares adquieran la experiencia técnica apropiada, tomen conciencia de su responsabilidad en la vida social y puedan contribuir de forma activa en la mejora de las condiciones de la circulación".

La novedad del presente trabajo radica en haber ampliado aún más los límites de las áreas que tradicionalmente vienen vinculándose a la Educación Vial: las materias técnicas y las Ciencias de la Naturaleza, las Ciencias Sociales o la Educación Física. En este caso el lenguaje, o mejor dicho, los lenguajes, constituyen el eje que, a través de una metodología esencialmente activa, pretenden formar a la gente joven en la capacidad crítica que le proporcione los elementos para comprender la realidad y para enfrentarse a ella con un sentido responsable, solidario y cívico.

Se pretende, en síntesis, que el alumnado conozca su entorno, sepa desenvolverse en él con autonomía, conozca la existencia de reglas y, por encima de cualquier otro objetivo, aprecie la importancia de los valores y normas que engrandecen la convivencia humana.

El objetivo de esta publicación es ofrecer al profesorado y al alumnado materiales motivadores para el aula. Entre las distintas posibilidades que se nos ofrecían, se ha optado por realizar una selección de textos que permitan al profesorado relacionar un área fundamental del Currículo como Lengua Castellana y Literatura, con los contenidos de Educación Vial. Los textos pretenden sobre todo captar la atención del alumna-

do; por este motivo, se ha procurado que sean atractivos y que se refieran a aspectos próximos al interés de la juventud. Ese objetivo también es el de los textos de apoyo, variados, llamativos y muy actuales, que relacionan los contenidos con realidades inmediatas.

Se espera asimismo que los textos propicien la reflexión sobre aspectos relativos a la Educación Moral y Cívica, fundamento último de la educación y de la vida. Porque compartimentar estos contenidos equivaldría a desquiciar la tarea educativa, se ha intentado que cada texto y sus actividades se perciban como una unidad de trabajo y reflexión. En general, los veinte textos son breves, aunque algunos se han tenido que presentar con una mayor extensión para que no perdieran el sentido con que el autor los escribió. Esto permite una lectura conjunta y detallada en clase o una lectura individual, previa a su puesta en común.

Cada texto se complementa con actividades que incluyen orientaciones al profesorado y al alumnado. Por su parte, las actividades, individuales y de grupo, tienen como finalidad favorecer el debate y el intercambio de opiniones. Suponen estos planteamientos actitudes de respeto y diálogo, necesarias en la vida cotidiana y, especialmente, en la Educación Vial.

Completa el trabajo una bibliografía que no se ha pretendido que fuera exhaustiva, sino que ofreciera algunas referencias fundamentales.

2. Objetivos

Como han señalado el Consejo de Europa y la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (Educación Vial, Ministerio de Educación y Ciencia, Madrid, 1992), los objetivos de Educación Vial han de desarrollarse conforme a algunas perspectivas claramente delimitadas:

-“Velar por la propia seguridad y comportamiento de manera responsable, teniendo en cuenta a los demás usuarios.”

-“Preparar a los futuros conductores de bicicletas, ciclomotores y automóviles.”

-“Informarse y utilizar los medios para mejorar la seguridad del sistema actual.”

-“Respetar todas las normas de circulación, incluso las que no son reglas de seguridad en sentido estricto.”

Y en esta línea, el documento mencionado habla específicamente de una triple finalidad:

- 1.- Apreciar y valorar la importancia de las normas y consejos orientados a la formación de una adecuada conducta vial.
- 2.- Desarrollar en los alumnos el sentido de la responsabilidad referido a la conducción de bicicletas y ciclomotores y que, al propio tiempo, conozcan las normas y señales relativas a la circulación de tales vehículos.
- 3.- Desarrollar hábitos de comportamiento ante un accidente de tráfico y conocer las normas e instrucciones de Socorrismo y Primeros Auxilios.

Todas estas propuestas, en suma, van encaminadas a lograr que los alumnos adquieran determinados comportamientos que mejoren su seguridad vial.

No deja de ser, sin embargo, uno de los muchos aspectos presentes entre los objetivos generales de la educación. Aunque en este trabajo se interrelacione el Área de Lengua Castellana y Literatura con dos de los llamados temas transversales, queremos destacar a continuación aquellos objetivos de la Educación Secundaria Obligatoria que consideramos guardan una especial relación con la Seguridad Vial (se mantiene el orden



alfabético con el que aparecen en el RD 3473/2000 de 29 de diciembre de 2000; BOE, 16 de enero de 2001) :

f.- Formarse una imagen ajustada de sí mismo, teniendo en cuenta sus capacidades, necesidades e intereses para tomar decisiones, valorando el esfuerzo necesario para superar las dificultades.

g.- Adquirir y desarrollar hábitos de respeto y disciplina como condición necesaria para una realización eficaz de las tareas educativas y desarrollar actitudes solidarias y tolerantes ante las diferencias sociales, religiosas, de género y de raza, superando prejuicios con espíritu crítico, abierto y democrático.

i.- Analizar los mecanismos y valores que rigen el funcionamiento de las sociedades, en especial los relativos a los derechos y deberes de los ciudadanos, y adoptar juicios y actitudes personales con respecto a ellos.

j.- Analizar las leyes y los procesos básicos que rigen el funcionamiento de la naturaleza, valorar las repercusiones positivas y negativas que sobre ella tienen las actividades humanas y contribuir a su conservación y mejora.

m.- Conocer los diferentes elementos básicos del cuerpo humano y comprender su funcionamiento, así como las consecuencias del ejercicio físico, la higiene, la alimentación y la vida sana para la salud.

Para completar el enfoque educativo y de responsabilidad social y personal con el que se ha afrontado el trabajo, hemos tenido en cuenta también las finalidades de la Educación Moral (Educación Moral y Cívica, Ministerio de Educación y Ciencia, Madrid, 1992) que constituyen elementos esenciales de toda tarea educativa. Señalamos algunas:

·Desarrollar las estructuras universales de juicio moral que permitan la adopción de principios generales de valor tales como la justicia o la solidaridad.

·Formar las capacidades y adquirir los conocimientos necesarios para comprometerse en un diálogo crítico y creativo con la realidad que permita elaborar normas y proyectos contextualizados y justos.

·Adquirir las habilidades necesarias para hacer coherente el juicio y la acción moral, y para impulsar la formación de una manera de ser deseada.

·Reconocer y asimilar aquellos valores universalmente deseables, que tienen en la Declaración de los Derechos Humanos y en la Constitución Española unas formulaciones históricas ampliamente aceptadas.

·Comprender, respetar y construir normas de convivencia justas que regulen la vida colectiva.

Por último, señalamos los objetivos de Lengua Castellana y Literatura:

- 1.- Utilizar la lengua para expresarse oralmente y por escrito de la forma más adecuada en cada situación de comunicación.
- 2.- Reconocer y ser capaz de utilizar los diferentes tipos de textos y sus estructuras formales.
- 4.- Conocer los principios fundamentales de la gramática española, reconociendo las diferentes unidades de la lengua y sus combinaciones.
- 7.- Reconocer los principales géneros de la tradición literaria.
- 10.- Utilizar la lengua para adquirir nuevos conocimientos.
- 11.- Incorporar la lectura y la escritura como formas de enriquecimiento personal.

3. Cuadro de contenidos

TEXTO	EDUCACIÓN VIAL	EDUCACIÓN MORAL CÍVICA	LITERATURA	TEXTO DE APOYO
<i>Yo amo a mi mami,</i> de Jaime Bayly.	Necesidad de la Educación Vial.	Vida en sociedad y alcohol. Relaciones intergeneracionales.	El español de España y el español de América.	España supera la media de accidentes mortales en carretera.
<i>Cambio de rasante,</i> de Daniel Sueiro.	Responsabilidad vial.	Diversiones y responsabilidad.	El resumen.	Un conductor "kamikaze" causa la muerte a un taxista y fallece cuatro horas después del choque. Mueren un conductor suicida y el taxista con el que chocó.
<i>En mitad de ninguna parte,</i> de Julio Llamazares.	Insolidaridad vial.	Insolidaridad social.	Estructura del texto narrativo (1)	El centro de Madrid sufre más ruido que los municipios próximos a Barajas.
<i>La autopista del sur,</i> de Julio Cortázar.	Conductas viales, conductas sociales.	Trabajo individual y trabajo en equipo.	Estructura del texto narrativo (2).	La vida en un atasco. A mí me hizo feliz el atasco de la autopista.
<i>No sé por qué lo hice,</i> de Elvira Lindo.	Responsabilidad vial, responsabilidad moral.	Velocidad y conductas cívicas.	El uso coloquial de la lengua.	Un conductor de Metro frena <i>in extremis</i> ante tres menores tumbados sobre las vías. Una niña de 14 años mantiene en vilo a 450 guardias civiles simulando un accidente.
<i>Parece una tontería,</i> de Raymond Carver.	Ayuda al herido.	Fundamentos éticos de la ayuda al herido.	El punto de vista narrativo (1).	1999, Año de la Educación Vial en España. Siniestralidad vial interurbana, enero-diciembre 2000-2001.

TEXTO	EDUCACIÓN VIAL	EDUCACIÓN MORAL CIVICA	LITERATURA	TEXTO DE APOYO
<i>La ciudad de abajo</i> , de Daniel Múgica	Conducción y alcohol.	La amistad.	El punto de vista narrativo (2).	Put a mala suerte.
<i>La nieve tiene la culpa</i> , de Gonzalo Calcedo.	La responsabilidad ante los demás. El accidente y el delito de omisión de socorro.	Empatía en la ayuda psicológica al que sufre un accidente.	Implicaciones y suposiciones en los textos.	Accidentes de tráfico. ¿Qué hacer en un siniestro con víctimas?
<i>Accidentes o los peligros de un coche que te quiere matar</i> , de Daniel Sueiro.	Actitudes en la conducción de vehículos.	Responsabilidad individual y colectiva.	La descripción (1).	Fragmento del libro de Alex Grijelmo <i>El estilo del periodista</i> .
<i>Solo de moto</i> , de Daniel Sueiro.	Educación Vial y motos.	Jóvenes y motos.	La descripción (2).	Máquinas de carreras.
<i>Profecía del fuego</i> , de Antonio Muñoz Molina.	Prevención y Seguridad Vial.	El comportamiento cívico y social de los automovilistas.	Estructura del texto argumentativo.	El tráfico se ha cobrado 250.000 vidas en España en el siglo XX. Los accidentes de tráfico están aumentando desde 1995 hasta adquirir carácter de epidemia.
<i>Eneas en autobús</i> , de Eduardo Ares Mateos.	Convivencia en los transportes públicos.	Normas de comportamiento cívico y social.	La mitología.	La mitología en la vida cotidiana.
<i>Una mujer difícil</i> , de John Irving.	Fundamentos de las normas de tráfico.	Los padres como primeros educadores.	Textos narrativos y descriptivos.	Detenido por fingir que conducía un coche que arrolló a dos peatones.

TEXTO	EDUCACIÓN VIAL	EDUCACIÓN MORAL Y CIVICA	LITERATURA	TEXTO DE APOYO
<i>Carta a un imbécil</i> , de Arturo Pérez Reverte.	Esteriotipos en la conducción y el riesgo innecesario.	Compromiso personal con el bien común. Los límites de la libertad.	El género epistolar: la carta-ensayo.	Cartas marruecas. Carta a Andrés escrita desde las Batuecas por el pobrecito hablador.
<i>Historias extrañas</i> , de Roald Dahl.	Vida en la carretera.	Diversión y riesgo.	Descripción objetiva y subjetiva.	La autovía de los 250 por hora. Ya que no podemos hablar de su velocidad hablaremos de sus 6 velocidades.
<i>El pequeño Nicolás</i> , de Goscinny y Sempé.	El primer vehículo.	Modelos familiares y sociales.	El texto dialogado.	La batalla del casco. Los partidos cambian su voto e imponen el casco a los ciclistas.
<i>Pisa el acelerador</i> , de Joaquín Sabina.	Normas de tráfico y modelos juveniles.	Modelos juveniles.	El ritmo poético.	Cuatro jóvenes mueren al estrellarse su coche tras saltarse un semáforo. El conductor del coche siniestrado aprobó el carné de conducir hace 18 meses.
<i>Fronteras de niebla</i> , de José Luis Amaro.	El ídolo y la imitación de sus actitudes.	Justificación ética de la velocidad.	El texto poético.	Réquiem. Ni corrida, ni toros, ni siesta. La afición necesita a otro Crivillé en su corazón.
<i>Historias del Kronen</i> , de José Angel Mañas.	Los modelos de conducta del líder.	Valores y empleo del tiempo libre.	La jerga juvenil.	Driver. Manual de uso.
<i>La flaqueza del bolchevique</i> , de Lorenzo Silva.	La igualdad de hombres y mujeres en la conducción y el tráfico vial.	El pensamiento positivo; conducción y música.	El uso vulgar de la lengua.	Breaking the law. De las diferentes maneras de poner gasolina en una estación de servicio a partir de las 10 de la noche en invierno. Ellas también conducen.

4. Textos

BAYLY, Jaime
Yo amo a mi mami
Barcelona: Anagrama, 1999 (págs. 134-138)
ISBN 84-339-1091-4

No tragué el humo, lo eché de inmediato, un sabor áspero en la boca, y vi en la ventana, a pesar de la penumbra, el reflejo de mí mismo, ese niño ya crecido, próximo a cumplir once años, fumando despacio, haciéndose hombre a oscuras: me gustó aquel reflejo humoso. Me serví luego un trago tal como se lo servía mi abuelo, dos dedos de whisky y medio vaso de agua tónica, y me senté a beberlo mientras fumaba. Jamás me hubiese atrevido a echarme un trago en casa de mis papás, allá vivía asustado por los malos humores de mi papi y demasiado controlado por mi mami, que tanto me quería. El whisky raspó mi garganta y me sofocó por dentro, me sacudió un poquito el primer trago, ya luego sentí un calorcillo amable y me fue menos difícil tomarlo. Cuando intenté tragar el humo del cigarro, lo expulsé tosiendo, así que me contenté con apenas retenerlo en mi boca y echarlo enseguida hacia arriba, mirando el techo, como hacía mi papi con suprema elegancia. Yo no había querido fumar ni probar whisky cuando mi papi me lo había sugerido, nada o casi nada de lo que él hacía me resultaba atractivo, pero ahora que estaba solo en la oscuridad, encontraba un innegable placer en imitar al viejo regañón. Vi las llaves y me asaltó una idea peligrosa. Afuera, la pick up celeste, cómplice, esperaba. El trago tuvo la culpa, yo no solía ser audaz: cogí las llaves, acabé el whisky, en el cenicero dejé aplastado medio cigarro y salí de la biblioteca. Abrí la puerta de calle con sumo cuidado, no se fuesen a despertar, y así, sin zapatos, con piyama y medias blancas, los cigarros de mi abuelo en el bolsillo, salí a respirar aire fresco y a jugar un momento con esa idea peligrosa. Yo quería hacerme hombre aquella noche. Lloviznaba, caía esa lluvia flaca y apática, indigna de llamarse lluvia, que apenas humedece Lima ciertas madrugadas de invierno. Entré, para no mojarme y seguir jugando con la idea, a la pick up Nissan. Pasó un carro por Los Laureles, me agaché, podía ser la policía, en ese barrio de San Isidro vivían embajadores y ministros. Sólo una vuelta a la manzana, pensé. Me tembló levemente la mano cuando introduce la llave. Prendí la camioneta, no creo que me hayan oído, los abuelos no se despiertan ni con un terremoto, hundí mi pie en el embrague, puse retroceso y, con cierta brusquedad, pues saqué muy deprisa el pie del embrague, salí manejando marcha atrás con las luces apagadas. Yo, sin saber manejar bien, me sentía capaz de dar una vuelta a la manzana con la pick up. Leo, mi chofer, me había dejado manejar dos o tres veces la camioneta, o sea que ya le había perdido el miedo al asunto, aparte que después del whisky me sentía más osado que de costumbre. Bajé la ventana, encendí las luces, manejé despacio, en segunda, y activé las plumbillas, pues la luna delantera se había mojado con la llovizna. La brisa mansa de San Isidro

me despeina, me siento todo un hombre, no extraño a mi mami o al menos finjo que no la extraño, manejo sólo de noche, fumo y tomo tragos, me robo el carro de mi papapa, aunque sólo sea para dar una vuelta a la manzana que, espero, no termine con una vuelta de campana. Soy todo un hombre hecho y derecho, como dice mi mami, [...]. Prendo un segundo cigarrillo, esta vez con el encendedor de la camioneta: el círculo rojo contra el papelito enrollado, el humo, el encendedor quemándome los dedos. Entonces ocurre el percance: regreso el encendedor al tablero, aspiro fuertemente el cigarrillo para que no se apague, resbala de mi boca, cae, lo veo caer como en cámara lenta, cae y se introduce justo por el pliegue entreabierto de mi pijama, tengo un botón roto y por ese huequito entra el cigarro prendido, [...] y au, mierda, se me quema el pipilín, pienso, suelto el timón, meto la mano, ayayay, se me quema el pipilín, me va a quedar hecho cenizas, saco el cigarro intruso, lo tiro por la ventana y cuando miro hacia delante ya es muy tarde, giro el timón, freno, pero ya es muy tarde, la pick up choca con un carrito blanco. Suerte que iba a poca velocidad y alcancé a desviar el timón, el choque pudo ser peor. Ahora suena la alarma del carrito blanco. Asustado, retrocedo y huyo. Manejo rápido y temblando de miedo, desapareció súbitamente el hombre que ya me sentía, soy otra vez el niño tímido y torpe [...]. Llegando a casa de mis abuelos, bajo y miro los daños. No son tan graves como imaginé: sólo una pequeña abolladura en la esquina delantera, un faro rajado, no roto, y unas líneas de pintura blanca, la huella del raspón. Cierro la camioneta, entro a la casa de las llaves en el escritorio, limpio el cenicero y el vaso, me encuentro cara a cara con una foto de mi abuelo en Nueva York durante uno de sus viajes de trabajo, perdón, papapa, pienso, y camino, todavía temblando, mis medias ya no tan blancas deslizándose sobre el piso de madera, hacia mi cuarto. Me meto a la cama, hundo mi cabeza debajo de la almohada, me escondo de mí mismo [...]. Mi papapa, una vez más, pasa al lado de la abolladura y no la advierte, y yo, silencio. Recién cuando bajamos del edificio y nos acercamos a la pick up, suerte que acaban de pagarle y está contento, se detiene, ve la marca del choque y dice me cachén, ¡nos chocaron! Yo, temblando, me acerco también a la camioneta. La esquina delantera izquierda, la del piloto, la que yo abollé, es la que, para mi inmensa fortuna, mi abuelo, al cuadrar, dejó al lado de la pista, no de la vereda, y por esa callecita pasan muchos carros y micros grandes. Por eso, furioso, mi abuelo dice quince minutos deojo la pick up y pasa un malparido, me la choca y se da la fuga, ¿qué le parece, jovencito? Yo en silencio veo cómo mi abuelo pasa su mano por la lata golpeada de su camioneta. ¿Y ahora qué hacemos?, le pregunto cobarde, escondiéndole la verdad. Vamos nomás, tenemos que ir a hacer la denuncia a la comisaría para que me pague el seguro. En la camioneta, mientras él maneja quejándose de Lima, ya no se puede vivir en esta ciudad, demasiado salvaje anda dando vueltas, a fin de año de todas maneras me voy a Venezuela, pero no le digas nada a tu abuela, yo trato de decirle a mi papapa dos palabras, sólo dos: yo fui. Pero no me salen, no se las digo, no tengo el valor de confesarle que yo le choqué su pick up, no soy el hombre que debería ser, y por eso me siento avergonzado pero, a la vez, aliviado, porque mi papapa no

se va a molestar conmigo. Vamos a la comisaría de Miraflores, una casona vieja en la calle Petit Thouars, y después de sentar la denuncia, ya a la salida, tan pronto como subimos a la pick up, me lleno de valor y le digo papapa, quiero decirte algo. Arranca él la pick up, me mira con todo su cariño y me dice cuéntame, ¿qué te pasa? Y yo, que no puedo vivir más con esa horrible vergüenza, ya al borde de las lágrimas, yo fui, papapa, y él ¿cómo? Y yo sin mirarlo, sudándome mucho las manos, yo choqué la pick up y él sorprendido, ¿tú?, ¿cuándo? Y yo anoche, salí a dar una vuelta a la manzana y choqué. Se queda un momento pensativo, yo espero que me grite, que me regañe, que me insulte, estoy llorando de la rabia y la vergüenza, me siento un imbécil por haber chocado y por haberle ocultado la verdad. Mi papapa apaga la camioneta, pone una mano sobre mi hombro y me dice la próxima vez que te escapes en mi pick up, no seas desgraciado: pásame la voz y salimos juntos, que tan viejo no estoy. Yo lo miro sorprendido y veo en sus ojos todo el amor de mi abuelo adorado y él sonrío y yo también y nos reímos y yo lo abrazo y me quiero quedar así toda la vida, abrazándolo afuera de la comisaría de Miraflores. Cuando llegamos a la casa y nos sentamos a almorzar, mi papapa le cuenta a su mujer que un salvaje chocó mi camioneta y se dio a la fuga y ella comenta ay, se me va el aire, Guillermina, ¡traígame mi uña de gato! Y luego nos pregunta ¿no se hicieron nada? Y mi papapa nada, mi amor, salimos ilesos, y luego me guiña el ojo y yo sonrío apenas y lo quiero con toda mi alma y pienso cómo hubiese querido que tú seas mi papi, papapa.

1. ORIENTACIONES PARA EL PROFESORADO

Jaime Bayly (Lima, 1965) nació en el seno de una familia de la burguesía peruana. Además de en Lima, ha vivido en Miami, Santo Domingo y Washington DC, donde ha trabajado en la televisión. *No se lo digas a nadie*, su primera novela, fue muy bien acogida por la crítica y el público español, al igual que otra de sus obras *Fue ayer y no me acuerdo*. En 1997, ganó el Premio Herralde de novela con *La noche es virgen*.

El fragmento seleccionado pertenece a *Yo amo a mi mami* publicado en 1999. En él narra el mundo de su infancia y el contacto con personas que no pertenecen a su círculo social. El relato es también un homenaje a Alfredo Bryce Echenique y a su novela *Un mundo para Julius*, una de las más importantes del siglo XX.

Al igual que el texto de Bryce Echenique, el relato contiene muchos detalles autobiográficos y el protagonista también es un niño de una familia adinerada de Lima. Con apenas diez años, Jimmy habla de su familia, de sus compañeros de clase, de sus amistades y, sobre todo, de la entrañable relación que tiene con su abuelo materno (mi papapa) y con el personal de servicio de su casa, la cocinera, el jardinero, el chófer... Es un ejemplo de cómo los niños imitan los gestos, las costumbres y las actitudes de los mayores. Jimmy cree que ya es un hombre, pero se ha metido en un problema y su abuelo, con humor y elegancia, le ayuda a salir del paso. El pasaje muestra las excelentes dotes narrativas de Bayly, que realiza un meritorio ejercicio de estilo imitando el habla coloquial de la burguesía peruana, plagada de giros coloquiales y abundantes anglicismos.

1.1. EDUCACIÓN VIAL

1.1.1.- Uno de los fenómenos más característicos de la juventud es hacerse valer. Para ello, menos ser rechazado, todo vale: el alcohol, el tabaco y la conducción de cualquier vehículo. Desafíos y retos entre los jóvenes suelen provocar acciones que atentan contra su vida y contra la de los demás.

1.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

1.2.1.- El texto sirve para reflexionar sobre las motivaciones que llevan al protagonista a conducir un coche. El deseo de hacerse mayor, "Yo quería hacerme hombre aquella noche", le lleva a fumar y a beber. Con el whisky se envalentona y se atreve a conducir la pick-up: "El trago tuvo la culpa, yo no era tan audaz". Fumar conduciendo le lleva a perder el control del coche y a chocar con otro que estaba aparcado.

1.2.2.- De igual modo, se ponen de manifiesto valores y contravalores en el comportamiento de los protagonistas. La falta de sinceridad le lleva a la vergüenza y a la baja autoestima, que se recupera cuando el muchacho se sincera consigo mismo y con su abuelo.

1.2.3.- El diálogo también aparece como un elemento fundamental en la resolución de dificultades personales y sociales. Igualmente importante es un entorno afectivo que facilite el diálogo.

1.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

1.3.1.- El autor recrea el habla de un niño de diez años de la burguesía limeña. Es una buena ocasión para referirse a los niveles coloquiales del español de España y de América.

1.3.2.- El desarrollo del relato oscila entre el interior del protagonista y el contraste con la realidad. Este contraste ofrece interesantes posibilidades.

2. ORIENTACIONES PARA EL ALUMNADO

2.1. EDUCACIÓN VIAL

2.1.1.- Actividades individuales

- En relación con la Educación Vial, analiza las actitudes de los protagonistas.

2.1.2.- Actividades en grupo

- Podríais debatir sobre la necesidad de asumir la responsabilidad personal en la conducción de un vehículo.

2.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

2.2.1.- Actividades individuales

- ¿Por qué quiere conducir el protagonista? ¿Cuáles son las causas de su accidente?

2.2.2.- Actividades en grupo

- Imaginad otro final para el relato si el niño no se hubiera sincerado con el abuelo.

- Señalad las ventajas de la convivencia entre niños y ancianos: ¿Qué pueden aportarse ambos?

2.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

2.3.1.- Actividades individuales

- Observarás que en el relato hay términos propios del español de América.

Anótalos y busca su significado intentando explicar su origen.

- En Estados Unidos, la mezcla del castellano y el inglés ha originado lo que ya se denomina spanglish. Recopila información sobre este fenómeno lingüístico.

2.3.2.- Actividades en grupo

- Elaborad entre todos un diccionario de los términos coloquiales que habitualmente empleáis con vuestros amigos.

-Explicad sus significados y el posible origen del término.

2.4. TEXTO DE APOYO

2.4.1.- El texto periodístico ofrece unos datos alarmantes sobre los accidentes de tráfico en España; también analiza la propuesta de permitir que los jóvenes puedan conducir a los 16 años.

Con los datos del texto periodístico, analiza cómo el consumo de alcohol en los distintos países incide en la siniestralidad vial.

54

EL MUNDO, VIERNES 15 DE OCTUBRE DE 1999
ECONOMIA

Motor

España supera la media europea de accidentes mortales en carretera

Los hombres tienen el triple de siniestros graves que las mujeres

AMADEU ALTAFAJ
Especial para El Mundo

BRUSELAS.— Los hombres tienen tres veces más riesgo de perecer en un accidente de tráfico que las mujeres, según constata un informe de la Oficina de Estadística de la Unión Europea (Eurostat), que señala asimismo que los españoles rebasan con mucho la media europea de accidentes mortales.

De cada 100.000 varones españoles, 21,3 mueren en accidentes de tráfico, mientras que la media de la Unión Europea (UE) se queda en 17,7. Las mujeres españolas también van por delante de las europeas en este recuento: 6,2 por cada 100.000, frente a una media de 5,7.

Los niveles de mortalidad más altos, sin embargo, se sitúan en Portugal (34,1 muertes por cada 100.000 hombres) y en Grecia (34). Los nórdicos, en cambio, hacen honor a sus prudentes y cívicas costumbres y se sitúan, junto a los británicos, en la zona de menor mortalidad de estas estadísticas, publicadas ayer por Eurostat.

Tan sólo 7,4 varones sue-

cos de cada 100.000 y 3,3 mujeres fallecieron a consecuencia de siniestros en la carretera, mientras que en el Reino Unido las cifras se situaban en 8,6 y 3,1, respectivamente.

El riesgo es, por lo general, menor en las carreteras europeas que en las estadounidenses, donde se registra una media de 21,9 muertes por cada 100.000 hombres y 10,2 entre las mujeres.

Los datos sobre accidentes forman parte del anuario de Eurostat, que recoge las principales tendencias, comportamientos y opiniones de los europeos a las puertas del siglo XXI. Entre los estudios realizados, se encuentra el de las principales causas de siniestralidad en carretera que es, una vez más, el consumo de alcohol.

Franceses, portugueses y daneses se sitúan a la cabeza

del pelotón de los bebedores, aunque los españoles los siguen de cerca. Cada español bebe una media de 11,4 litros de alcohol al año, más que un italiano o un británico (9,4 litros) y muy lejos de los suecos (6,4 litros). Los *campeones de la barra*, los franceses, ingieren hasta 14,1 litros de alcohol al año.

Respecto al número de automóviles, los españoles se mantienen todavía por debajo de la media europea, con 378 coches por cada mil habitantes, mientras que en el conjunto de la UE se calcula que son 447.

Los europeos más motorizados son los italianos, con 554 vehículos particulares por cada 1.000 habitantes, seguidos de los alemanes (500), los franceses (477) y los austriacos (460).

Luxemburgo presenta una cifra oficial de 570 automóviles por cada mil habitantes, pero una parte importante de los coches matriculados en el Gran Ducado lo son por extranjeros que desean beneficiarse de los impuestos más bajos.

El carné, a los 18

La Comisión de Interior del Senado rechazó ayer una moción del Grupo Socialista para aprobar una normativa que permita a los mayores de 16 años conducir coches. Una normativa que ya funciona en Francia, donde éstos pueden conducir acompañados por un mayor de 28 años, con más de tres años de carné y sin infracciones graves en su haber. El único requisito técnico es que el vehículo lleve doble

espejo retrovisor lateral. Tras someterse a un primer examen a los 16 años, estos jóvenes tienen que recorrer 3.000 kilómetros para, a los 18 años, realizar una segunda prueba. De esta forma, según el senador socialista Narciso Serrano, se reduciría la elevada mortalidad de los conductores de entre 18 y 24 años. Por su parte, El Grupo Popular considera que sería necesario un estudio «más profundo».

SUEIRO, Daniel
Cuentos completos (págs. 345-349)
Madrid: Alianza Editorial, 1988
ISBN 84-206-3222-8

El coche salió de la curva chillando y levantando el polvo de la cuneta. Después del violento tirón que los había echado hacia la izquierda, alzándolos casi de los asientos, volvieron a acomodarse los cuatro en sus sitios, aunque siguió meciéndolos un ligero y dulce vaivén. Llevaban abiertas todas las ventanillas y el aire se cruzaba allí dentro vertiginosamente y podían sentirlo en todo el cuerpo, pero aquellas bocanadas de aire pesado y caliente les hacían sudar todavía más, les sofocaban, parecían quemarles. La chapa metálica ardía allí en el borde si uno apoyaba distraídamente un brazo o ponía la mano. El sol inundaba todo el cielo de un color amarillo o calizo, denso e inmóvil; amarillo y sólido como el color de la tierra que se extendía o se apretaba en torno a la línea blanca de la carretera, sólo azulada, ocre o parda, en la lejanía.

Ni un árbol, ni un pájaro. La nube de polvo levantada de súbito por las ruedas derechas del coche al salirse de la curva era rápidamente absorbida y como disuelta por el mismo fuego reverberante y líquido que parecía salir del asfalto. Se habían callado todos por un momento, sólo ese momento en que el conductor ha de darle muy rápidamente al volante todo a la izquierda, sin dejar de acelerar, incluso apretando más a fondo, mientras nosotros nos vemos volcados hacia el otro lado y el mundo pasa volando a nuestro alrededor y no sentimos de él más que ese grito excitante y gozoso de las potentes llantas luchando sobre el suelo.

Y justo al salir de la curva fue cuando lo vieron allá arriba, en la cima de la pequeña cuesta hacia la que ahora enfilaba aquella breve recta.

Crecía el rugido del motor al tiempo que aumentaba la velocidad del automóvil, y por un momento este estruendo apagó la estridente música de la radio y enmudeció el monótono y agobiante quejido de las cigarras entre los rastrojos. La chica que iba delante se echaba sobre el conductor señalándole el final de la carretera, gritando: “¡Mira, ahora!”, y su risa empezaba a ser nerviosa y falsa. “¡Ahí lo tienes, ahí lo tienes!”, le animaba, cogiéndole los brazos. También uno de los que iban en el asiento trasero medio se incorporaba ya en ese momento y chillaba: “¡Vamos, hazlo! ¡Hazlo ahora! ¡Hazlo...!” con la mirada encendida y fija allá arriba. El muchacho que iba al volante ya lo había visto, lo había visto bien. Tenía las manos húmedas, mojadas casi, y las frotó sobre la tela del pantalón, suave, lentamente, una, dos veces, para tomar el aro del volante y apretarlo. Gotas frías de sudor caían de sus axilas, las sentía correr por sus costados, surcos interminables. Empezó a sonreír, callado. Sólo en un

segundo vio todo lo que tenía que ver, la carretera libre y vacía en aquel trecho que los separaba del cambio de rasante, lejanos fulgores de los coches que venían de frente allá en el punto en que la carretera volvía a aparecer, a la derecha, y nada todavía atrás, a través del espejo retrovisor.

Era un tramo de carretera completamente recto, de unos trescientos o cuatrocientos metros, con la señal de “adelantamiento prohibido” al comienzo de la suave cuesta y la cinta amarilla que separa las dos direcciones perfectamente dibujada en el centro. Allá arriba la carretera se estrechaba y parecía también terminar, como cortada del paisaje y sin continuación ni final. Sólo aquella pequeña línea horizontal reverberante o hipnótica, abierta sobre el fondo del cielo.

Los cuatro ocupantes del coche, lanzado ya a ciento sesenta kilómetros por hora, tenían la mirada clavada en aquella línea, en aquella abertura, en aquella boca de ocho metros de anchura que iban a traspasar dentro de quince o veinte segundos.

El chico desafiante y alegre que iba sentado detrás de la muchacha empezó a reír a carcajadas, mientras palmeaba frenéticamente al borde del asiento delantero y le echaba a ella los brazos al cuello o jugaba a taparle los ojos. “¡No mires, no mires ahora!, forcejeaba. ¡Déjame -se desasía la mujer, saltando en el asiento-; ¡quiero ver lo que aparece por ahí! -chillando, riendo y llorando-. ¡Ah..., ah..., venga, venga...!” Sólo el tipo taciturno que se sentaba justamente detrás del conductor se hundió más en su asiento y guardó silencio, pálido, quieto, apretando su cigarrillo entre los dientes, y acaso fue el único que se dio cuenta de que empezó a encenderse el intermitente de la izquierda. “¡Ahora, ahora...!”; jadeaba la chica. [...]

El coche se deslizó hacia la izquierda hasta ocupar completamente la parte de la carretera correspondiente a la dirección contraria.

Lanzado a aquella velocidad, silbaba al rozar el asfalto y elevarse en el aire camino de aquel cielo blanco y abierto, libre aún por completo al final del desnivel de la carretera, un brillo, un fulgor de sangre centelleante al sol.

Contenían casi la respiración, anhelantes, divertidos y muertos de terror, mirando todos ellos aquella línea del cambio de rasante, esperando, esperando, esperando pasar y pasar pronto. El coche corría enloquecido por la mitad izquierda de la carretera cerca ya del final. “¡Ya está, ya está! ¡Vamos, más rápido, que lo consigues...”, gritaba el más alegre de todos ellos, el que se agitaba detrás de la chica, el único que también lo había hecho una vez, y gritaba cuando todavía faltaban unos metros, unos segundos o unas décimas de segundo para pasar y poder ver finalmente lo que había del otro lado. Ella se había quedado muda de pronto y sus enormes ojos se abrían empavorecidos mirando hacia allí, al vacío, encogiéndose en su asiento y ocultándose casi para evitar todo aquello o al menos para olvidarlo. Al conductor le oyeron decir en el último instante, murmurar o sollozar: “Nos la pegamos, esta vez nos la pega-

mos...”, pero ni soltó el volante ni se echó a la derecha, ciego.

El chico más callado seguía hundido, mordiendo el filtro de su pitillo, estremecido, consiguiendo únicamente no cerrar los ojos para echar una última mirada a aquellos que eran sus amigos y al ardiente cielo que huía tras los huecos de las ventanillas. [...]

Hundidos o alzados en sus asientos, seguían mirando espantados y sin aliento aquel hueco de aire que iba a atravesar, más allá del cual nada se sabía ni podía saberse, aunque todos adivinaban ahora, lo sentían ya sobre la piel quemada por el sol y el viento y en la sangre ya helada; sí, ahora lo estaban sintiendo viva, dolorosamente, que lo que allí aparecía en este instante iba a ser el estallido del mundo, el sol y la tierra que finalmente han de encontrarse en sus caminos y desintegrarse en la nada. Todo aquello se veía y se oía, lo estaban escuchando y lo estaban viendo, sí, iban a verlo ya, rotos en mil pedazos por los aires en el encuentro de frente a ciento ochenta por hora.

No cerraron los ojos, porque a pesar de todo querían verlo, y para verlo lo hacían.

Así que el coche pasó el cambio de rasante por la izquierda a una velocidad tremenda, subió y pasó como un relámpago y lo único que sintieron luego los muchachos fue ese vacío en el estómago semejante al que se siente en la montaña rusa al comenzar de golpe la bajada.

Siguieron corriendo aún un buen trecho sin cruzarse con nadie y todos iban ahora callados, sin mirarse casi, mirando aún a la carretera ya perfectamente situados en su mano derecha. El coche fue parando poco a poco, se detuvo al borde de la carretera, y seguía oyéndose la música de la radio y muy cercano el canto seco y vivo de las cigarras. El chico que iba al volante había empezado a temblar, bañado en un sudor frío; le costó trabajo fijar el pie en el freno.

En el primer coche que pasó en la dirección que ellos traían, justo en el momento de detenerse en la cuneta, iba con sus padres un niño que les saludó alegremente, pero ninguno de ellos lo vio.

Mientras el conductor quedaba agarrado al volante y sollozaba, la chica y el otro loco bajaron y empezaron a abrazarse y a reír histéricamente tirándose por el suelo y arrancando pedazos de hierba seca. Y el muchacho taciturno, que también había salido del coche, dio por allí unos pasos cortos con las manos en los bolsillos y los brazos muy pegados al cuerpo, temblando.

Y pensaba. Sabía que aquello habría que hacerlo todavía una vez más, y sabía que esa vez sería la última.

1. ORIENTACIONES PARA EL PROFESORADO

Daniel Sueiro (Rois, La Coruña; 1931 – Madrid, 1986) alternó su trabajo de periodista con la literatura. Sus novelas *La Criba* (1961), *Estos son tus hermanos* (1965), *La noche más caliente* (1965) y *Balada del Manzanares* (1987) tienen como eje la vida degradada del Madrid de los años cuarenta. Valiéndose de procedimientos realistas, sus libros de relatos, *Solo de moto* (1967), *La rebusca* y otras desgracias (1958), *Los conspiradores* (1964), *Toda la semana* (1964) y *Servicio de navaja* (1977), están plagados de personajes marginados, antiheroicos y frustrados, y ponen de relieve su deseo de dar testimonio de la vida española de la época. Idéntico afán crítico se revela en sus libros de ensayo y de carácter documental *El arte de matar* (1968), *Los verdugos españoles* (1971), *La verdadera historia del Valle de los Caídos* (1977), *Historia del franquismo* (1977), escrito en colaboración con Bernardo Díaz-Nosty, y *La flota es roja* (1983). Diferente orientación tiene su novela *Corte de corteza* (1969) y el relato *El cuidado de las manos* (1964). En 1988, se publicaron sus *Cuentos completos*. También escribió guiones para cine y televisión.

Este relato cuenta la peligrosa experiencia de un grupo de amigos que, con el coche a toda velocidad, atraviesan un cambio de rasante por la dirección contraria, algo así como unos esporádicos conductores suicidas. El cuento describe cómo viven ese instante el conductor y sus acompañantes, ajenos a cualquier otra realidad.

1.1. EDUCACIÓN VIAL

1.1.1.- Se pusieron de moda hace unos años conductas suicidas como la que muestra el fragmento. Son conductores “kamikazes”, llamados así por su analogía con los pilotos suicidas japoneses de la II Guerra Mundial. La falta de respeto a las normas de tráfico sólo puede provocar la muerte.

Debemos censurar estas aventuras de conductores jóvenes que han alterado su comportamiento por vanas apuestas, o han consumido drogas y alcohol.

1.1.2.- En muchas situaciones, el vehículo se comparte como lugar de encuentro y reunión entre amigos. Es importante discernir amistades y rechazar aquellas que puedan incitar a situaciones como las descritas.

1.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

1.2.1.- Este texto, por la edad de los protagonistas, es muy adecuado para reflexionar sobre las diversiones en situaciones-límite (“Aquel terror era también un placer”, “divertidos y muertos de terror”) y sobre la irresponsabilidad de permanecer ajenos a sus consecuencias.

1.2.2.- Permite también analizar si esos comportamientos son fruto de una decisión personal o de una conducta inducida por el grupo, en el que se diluye la responsabilidad personal.

1.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

1.3.1.- Este fragmento permite trabajar el resumen como forma de comprensión y como ejercicio de redacción.

2. ORIENTACIONES PARA EL ALUMNADO

2.1. EDUCACIÓN VIAL

2.2.1.- Actividades individuales

- Explica todas las infracciones de tráfico que aparecen en el texto.

2.2.2.- Actividades en grupo

- Recopilad noticias de sucesos semejantes al que se describe. Analizad las características del hecho: edad del conductor, hora y lugar de los hechos, consecuencias, etc.

2.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

2.2.1.- Actividades individuales

- Explica por qué razón están en el coche cada uno de los cuatro jóvenes. Juzga la motivación de sus conductas.

- Al final del relato se puede observar claramente la irresponsable actitud de los jóvenes respecto a los demás. ¿A qué pasaje del relato nos referimos? ¿Qué actitud muestran los protagonistas?

2.2.2.- Actividades en grupo

- ¿Qué buscan quienes se ponen en esas peligrosas situaciones? ¿Por qué lo hacen? Calificad su conducta.

2.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

2.3.1.- Actividades individuales

- Resume el contenido del fragmento según el siguiente orden: quién, qué, cómo, cuándo, dónde, por qué, para qué. Observa que un resumen ordenado facilita la comprensión del texto.

2.3.2.- Actividades en grupo

- Comparad los resúmenes que habéis escrito y explicad las diferencias que encontréis.

2.4. TEXTO DE APOYO

2.4.1.- Lee las dos crónicas periodísticas que te ofrecemos a continuación. Ambas relatan un accidente provocado por un conductor que circulaba en dirección contraria; enumera los daños que causó.

La Guardia Civil sospecha que el autor del accidente circuló 700 metros por sentido contrario

Un conductor 'kamikaze' causa la muerte a un taxista y fallece cuatro horas después del choque

F. JAVIER BARROSO, Madrid
Un conductor *kamikaze*, Juan Rafael Cabrero González, de 25 años, fue el causante de un accidente mortal en la carretera de Burgos (N-1) en el que falleció ayer un taxista de

Madrid, Antonio Sanz de la Fuente, de 58 años, según la Dirección General de Tráfico (DGT). El joven murió en el hospital La Paz cuatro horas después del choque por las numerosas heridas y el traumatismo craneoence-

fálico grave sufrido al estrellarse. La Guardia Civil de Tráfico sospecha que Juan Rafael Cabrero condujo inexplicablemente 700 metros en sentido contrario, por lo que debió entrar en la N-1 por el desvío a Algeta.

El accidente mortal se produjo a las 8.40 en el kilómetro 22,100, en los carriles de salida de la carretera de Burgos, en el término municipal de San Sebastián de los Reyes. El *kamikaze* conducía un Citroën Xsara en sentido de entrada a la capital. Chocó frontalmente contra el taxi, un Seat Toledo. El chófer de este vehículo intentó evitar el accidente en el último momento y pegó un volantazo a la derecha, por lo que alcanzó a otros dos vehículos (un Renault 12 y un Audi 80) que circulaban por el carril contiguo.

Atrapados entre los hierros

El impacto del accidente fue de tal magnitud que ambos conductores quedaron atrapados en el amasijo de hierros en que se convirtieron los vehículos. Tres dotaciones de bomberos de la Comunidad de Madrid acudieron al lugar del siniestro y tuvieron que sacar a las dos víctimas. El taxista falleció en el acto, según explicó un portavoz del 061 del Insalud. Mientras, el otro conductor, Juan Rafael Cabrero, sufrió numerosas heridas y sufría un trauma-

tismo craneoencefálico grave. Fue trasladado al hospital La Paz en estado crítico. Los médicos le intervinieron nada más llegar al centro hospitalario, pero no pudieron salvarle la vida. Falleció a las 13.30 en el quirófano, según señaló una portavoz de La Paz. Sufrió "un fallo multiorgánico". Su extrema gravedad impi-

dió realizarle la prueba de alcoholemia. Este aspecto lo determinará la autopsia, según la DGT.

En el taxi iban otros tres ocupantes. Uno era su hijo mayor, de 31 años, quien resultó herido leve. Sufrió algunas heridas en la pierna y un esguince de cuello. Una ambulancia de la Cruz Roja

le trasladó también a La Paz y recibió el alta por la mañana. Los otros dos pasajeros resultaron ilesos.

El atestado de la Guardia Civil asegura que el conductor del Citroën Xsara circuló durante unos 700 metros en sentido contrario. Antes de chocar con el taxi y terminar su carrera en sentido contrario, provocó un choque de chapa entre dos turismos en el kilómetro 23,350. Pero no se registraron heridos.

Un coche patrulla de la Guardia Civil de Tráfico, que fue avisado por algún conductor que vio al *kamikaze*, intentó detenerlo. Un agente del instituto armado se bajó del vehículo para atender al primer choque (el del kilómetro 23,350). El otro guardia civil continuó también en sentido contrario para apresarlos. Cuando llegó el vehículo policial ya habían chocado los vehículos.

Otros seis automóviles se vieron implicados en el accidente. Fue la consecuencia del frenazo en cadena. La autovía de Burgos no tuvo que ser cortada, ya que se habilitó un carril de salida, según la DGT.

Aspirante a bombero

Juan Rafael Cabrero González, de 25 años, quería ser bombero. Había estudiado electricidad y estaba preparando las pruebas de acceso. Vivía desde hace casi un año en un piso del distrito de Salamanca de 145 metros cuadrados, que él mismo había reformado por entero, según explicaba ayer el empleado de la finca urbana, Ma-

riuel Alarcón. "Era un trabajador nato. Tardó tres meses en arreglar la casa", señaló. Vivía con sus padres y trabajaba de agente comercial. Tenía una hermana que ya estaba casada y con un hijo.

Hacia un año que se había comprado el coche, un Citroën Xsara. "Siempre comentaba que le andaba de

maravilla y que daba gusto usarlo por lo bien que funcionaba", añadió Alarcón.

Su familia tenía un chalé en la sierra norte, cerca de Patones, y Juan Rafael acostumbraba a ir allí los fines de semana. "Era un chico alto, muy dinámico y muy simpático, además de educado y amable", concluyó el portero.

"No concibo cómo se puede destrozar así a una familia", afirma la hija

P. J. B., Madrid
Los dos días de descanso que iba a pasar Antonio Sanz de la Fuente, de 58 años, se quedaron en el inicio. Este taxista que llevaba 34 años al volante por la capital encontró la muerte al chocar con un conductor *kamikaze* cuando se dirigía a su pueblo natal, Condado de Castilnovo, cerca de Sepúlveda (Segovia). Había acumulado dos días de libranza para "poder descansar del estrés de la circulación por Madrid", según explicaba ayer su hija Rocío.

Antonio Sanz estaba casado y tenía tres hijos. El mayor se dedica al taxi, como él. Durante el día, lo hacía el padre; las noches se las reservaba para el primogénito. Hace siete meses que había comprado un coche nuevo, un Seat Toledo Turbo Diesel, porque su antiguo vehículo, un Renault 21, ya se había quedado viejo. "Siempre que podía se escapaba al pueblo para descansar y ver a sus amigos. Quería jubilarse pronto para irse a vivir allí y disfrutar de la vida", señalaba ayer su hija. Su esposa, que siempre le acompañaba, decidió no ir al pueblo porque se encontraba mal.

La noticia llegó a la familia sobre las nueve y media de la mañana. Madre e hija estaban desayunando cuando les avisó la Guardia Civil que "su padre estaba mal". Luego se enteraron de que había fallecido. Por la tarde, todavía no lograban comprender por qué tuvo que morir su padre. "No entiendo cómo se puede destrozar a una familia, cuando mi padre estaba lleno de vida y tenía mucha ilusión en el futuro. Si él que iba en sentido contrario quería morir, podía haberse estrellado contra una pared. Es incomprensible", se lamentaba Rocío.

Un hermano de Antonio Sanz, Juan Francisco, le recuerda como "una persona alegre, simpática y que siempre estaba gastando bromas". "Como conductor, tenía muchos reflejos y siempre le gustaba hacer las cosas muy bien. El hecho lo prueba que llevara más de 34 años y no hubiera tenido un accidente", señaló Juan Francisco.

Antonio Sanz pertenecía a la Asociación Gremial del Taxi. El sepelio se llevará a cabo en su pueblo natal, Condado de Castilnovo.

COLISIÓN MORTAL. EL VEHÍCULO QUE CAUSÓ EL ACCIDENTE RECORRIÓ 700 METROS EN DIRECCIÓN CONTRARIA EN LA CARRETERA DE BURGOS

Mueren un conductor suicida y el taxista con el que chocó

El taxista Antonio S. F., de 58 años, falleció ayer a causa de las graves heridas que sufrió al colisionar el vehículo en el que viajaba con otro turismo que circulaba en dirección contraria en la N-I. El «conductor suicida», Juan Rafael C. G., de 25 años de edad, murió también a las 13,30 en el hospital de La Paz. En el accidente se vieron implicados unos ocho vehículos que chocaron en cadena.

MADRID. S. L.

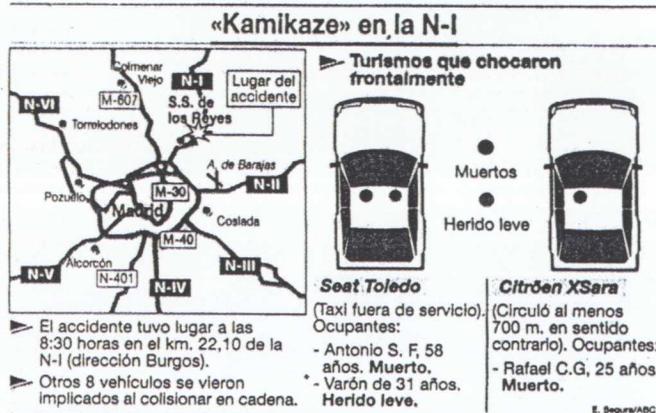
Er an las 8,30 de la mañana del domingo. El taxista, Antonio Sanz de la Fuente de 58 años de edad, circulaba, acompañado por un joven de 31 años -que podría ser uno de sus hijos- en su vehículo, un Seat Toledo en dirección salida en la Nacional I.

Al parecer, los primeros indicios, apuntan a que no estaba de servicio, según fuentes de la Dirección General de Tráfico.

Al llegar a la altura del kilómetro 22,10, en el término municipal de San Sebastián de Los Reyes, se vio sorprendido por un turismo, un Citroën XSara, en el que viajaba Juan Rafael C. G., de 25 años.

EL TAXISTA MURIÓ EN EL TRASLADO

Esta persona, por causas aún no aclaradas, transitaba por la Nacional I, en dirección Madrid, pero por el sentido de Burgos. Llevaba ya recorridos, al menos 700 metros, según informa Efe, cuando se encontró con el taxi, y ambos vehículos colisionaron frontalmente. Se desconocen las causas por las que el conductor in-



- ▶ El accidente tuvo lugar a las 8:30 horas en el km. 22,10 de la N-I (dirección Burgos).
- ▶ Otros 8 vehículos se vieron implicados al colisionar en cadena.

fractor se incorporó a la autovía en dirección contraria y el punto en el que lo hizo. A consecuencia del impacto, el taxista, que resultó herido de gravedad, falleció prácticamente en el acto, cuando iba a ser trasladado al hospital de La Paz, según fuentes de la Dirección General de Tráfico.

Al lugar de los hechos acudieron los Bomberos de la Comunidad de Madrid, que recibieron el aviso de la Guardia Civil sobre las 8,45 de la mañana. Varios miembros de este Cuerpo rescataron a los dos conductores de los vehículos implicados en el choque mortal.

El «conductor suicida» fue trasladado por una UVI móvil de Cruz Roja al hospital de La Paz, informa Ep, donde ingresó con pronóstico muy grave: sufría diversos politraumatismos y falleció a las 13,30 horas a cau-

sa de un «fallo multiorgánico». El segundo ocupante del taxi, el joven de 31 años, que resultó herido leve, salió del coche por su propio pie. En el accidente se vieron implicados otros ocho vehículos que colisionaron en cadena, aunque ninguno de sus ocupantes resultó con lesiones.

Minutos antes del siniestro, en el kilómetro 23,50 de la N-I, un coche y un camión chocaron al tratar de esquivar al conductor del XSara, sin que se registraran daños personales.

Avisada la Guardia Civil de este suceso, un motorista del Instituto armado emprendió la persecución del conductor infractor, pero antes de que pudiera interceptarle se produjo el accidente mortal.

OTRA VÍCTIMA EN OTRO ACCIDENTE

Pero este no fue el único accidente mortal de ayer. Otro joven de 25 años resultó muerto a consecuencia de las lesiones que sufrió cuando circulaba por la calle Ramírez Prado, en el distrito de Arganzuela, a las tres de la madrugada.

Las causas de suceso se desconocen, sólo se sabe que el joven iba en su vehículo acompañado por otra persona, según informaron fuentes del Samur-092. Cuando llegaron los facultativos, el chico presentaba parada cardiorrespiratoria no recuperada, por lo que fue trasladado al hospital Clínico, donde fue dictaminada su muerte y se le extrajeron los órganos para su donación.

Otros 16 accidentes se registraron en la capital en la noche del domingo, con 28 vehículos implicados y seis heridos leves. En tres de ellos, los conductores dieron positivo en la prueba de alcoholemia.

ERROR FATAL

- Dos personas resultaron muertas ayer al chocar frontalmente los vehículos en los que viajaban por el error de uno de los conductores, que circulaba en dirección contraria por la N-I.
- Por el momento, se desconocen las causas de este hecho, que está siendo investigado, y que provocó que otros ocho vehículos colisionaran en cadena.
- Minutos antes del siniestro, un camión y un coche chocaron al tratar de esquivar al conductor «kamikaze».

LLAMAZARES, Julio
Piloto suicida (págs. 35-53)
Madrid: Ollero y Ramos, 1995
ISBN 84-7895-048-6

Aquella mañana, mientras desayunaba en la cocina de su casa, a las siete y media en punto, igual que de costumbre, Antonio Segura no podía imaginar lo que el destino le tenía reservado en ese día. [...]

La mañana en el banco transcurrió con la monotonía y falta de emociones consabidas. Segura entró en el banco a las ocho y tres minutos, ni uno más ni uno menos, igual que de costumbre. Era un raro privilegio que solamente a él le permitían. Se lo había ganado tras una vida entera de honrado y ejemplar cumplimiento en el trabajo y a raíz de la refriega que tuvo una mañana, hacía ya treinta años, con un apoderado que cometió el error de llamarle la atención en público. [...]

La respuesta de Segura fue tan clara, y la justificación de su retraso tan plausible, que no sólo el apoderado no volvió más a llamarle la atención en público, sino que, por expresa decisión del director, y de forma excepcional en la historia de aquel banco, se le permitió seguir llegando hasta tres minutos tarde a la oficina. Durante treinta años, la excepción jamás fue revocada, pese a que en ese tiempo la dirección del banco cambió de manos varias veces, y, durante treinta años, Segura respondió a esa deferencia aumentando el rendimiento en las horas de trabajo y retrasando por su cuenta, cuando era necesario, la salida. Pero jamás volvió a entrar a las ocho. Si era preciso, se quedaba en la calle haciendo tiempo hasta que su reloj, que siempre llevaba en hora, como buen empleado de banca, marcaba exactamente las ocho y tres minutos. Era, decía, una cuestión de orgullo.

La mañana de autos Segura la pasó sin apenas moverse de su sitio. Era sábado y treinta y uno y, ante su ventanilla, había grandes colas para cobrar las nóminas del mes antes de que los bancos cerrasen hasta el lunes. En esas ocasiones, Segura se crecía. Los compañeros del banco le llamaban Segurín o Toñín, como al ciego de la calle, por su facilidad para contar los billetes por el tacto, sin mirarlos, mientras hablaba a voces, a través del cristal blindado de la caja, con el cliente de turno.

Hacia las diez, le llamaron por teléfono. Era Elsa, su mujer, diciéndole que no se retrasase a la salida pues tenían invitados a comer: unos parientes de ella que acababan de llegar de la Argentina. Mientras decía que sí, que bueno, que tranquila, Segura pensó, resignado, que tampoco ese sábado podría dormir la siesta en el sofá mientras veía la película.

A las dos en punto, como todos los sábados, una hora antes que el resto de los días, sonó el timbre. Al instante, el banco entero se puso en movimiento, rugieron al unísono las mesas y las sillas y, como si acabasen de anunciar un bombardeo, la oficina quedó totalmente desierta en sólo unos segundos.

- Hasta el lunes, Segura. Y feliz fin de semana.

- Adiós -se despidió Segura mientras se dirigía en busca de su coche calculando las horas que faltaban hasta el lunes: exactamente, cuarenta y dos más tres minutos. [...]

Segura tardó en ver su coche. Lo había dejado en el sitio de costumbre, en el callejón de atrás del banco, junto a la cafetería Zúcar, pero un camión aparcado junto a él, en doble fila, le impedía su visión y la salida. Segura esperó junto a su coche a que el dueño del camión volviese a retirarlo. Probablemente estaría en cualquiera de las obras que había en aquella zona. La verdad es que allí no era fácil aparcar, y menos un camión de aquella envergadura.

Cinco minutos más tarde, Segura, impaciente, decidió tocar el claxon. Pero lo único que consiguió fue alarmarse a sí mismo y a los clientes de la cafetería, que se asomaron un instante a la cristalera y, luego, continuaron tomando tranquilamente el aperitivo. En aquella ciudad, pensó Segura, la gente cada vez era más irresponsable y menos respetuosa con sus vecinos.

Hacia las dos y cuarto, Segura se empezó a poner nervioso. El dueño del camión seguía sin aparecer y, en su casa, Elsa tendría ya la mesa puesta, esperando a que él llegara para empezar a servirla. Le había prometido que no se entretendría a la salida [...]

A las tres menos veinticinco, Segura estaba ya convencido de que el dueño del camión, si es que existía, no iba a volver a por él hasta que hubiese terminado de comer y quién sabe si también de jugar la partida con los amigos. Pero, a pesar de ello, él seguía allí parado sin saber muy bien qué hacer. [...]

Fue justo en ese instante, cuando de la cafetería algunos ya salían para dirigirse a sus casas a comer mientras él seguía esperando a que un milagro le permitiese hacer lo mismo, cuando Segura, sin saber bien por qué, se subió al estribo del camión y miró en el interior de la cabina.

Lo que vio le dejó paralizado. No sólo la palanca de las marchas estaba en punto muerto (constatación que, al fin y al cabo, y habida cuenta del peso del camión, tampoco le solucionaba nada), sino que el dueño, quizá sin darse cuenta, había dejado puesta la llave del

contacto. Y, si la llave del contacto estaba puesta, consideró Segura con rápidos reflejos policíacos, ello quería decir que la puerta también estaba abierta. [...]

Cuando apretó el contacto, eran exactamente las catorce horas y cuarenta y tres minutos del 31 de julio de 1981: un día y una hora que Antonio Segura, empleado de banca, casado, sin un solo borrón en su expediente laboral ni en su conducta, jamás olvidaría. El camión rugió como una fiera que despertase de repente de un sueño profundísimo y un fragor de palancas y de hierros encogió el corazón de Segura. Pese a todo, se repuso. La impotencia y la rabia le habían transformado en otra fiera y, por si fuera poco, la imagen de su mujer y sus parientes de Argentina esperándole a la mesa desde hacía ya un buen rato le causaba más temor que el estruendo que el camión producía en la cabina.

El estruendo se convirtió en un auténtico tornado cuando Segura apretó el acelerador y comenzó a levantar el pie izquierdo lentamente del embrague. En el motor, un torrente batió bielas y engranajes y la cabina empezó a vibrar como si, en lugar de ponerse en marcha, el camión fuese directamente a despegar. Pero lo único que hizo fue salir disparado hacia el centro de la calle. Entre las prisas y los nervios, Segura no se había dado cuenta de que el volante estaba vuelto por completo hacia la izquierda.

Instintivamente, frenó. El camión se paró en seco y Segura estuvo a punto de romper el parabrisas con las gafas. Justo en ese momento, oyó un fuerte pitido y, por el retrovisor, mientras volvía a acomodarse en el asiento, vio el rostro lívido del automovilista que había estado a punto de romperse la cabeza contra el suyo al tener que frenar también en seco por su culpa. Estaba tan nervioso, y tan atareado en girar el volante al lado opuesto, que Segura ni siguiera se detuvo a disculparse. [...]

Anduvo de ese modo varios metros, muy despacio, a medio embrague, y se detuvo finalmente a la derecha, justo al lado del semáforo.

Victorioso, Segura bajó la ventanilla y se asomó a mirar para ver cómo pasaban los de atrás por el espacio que les había dejado. Pero lo único que vio fue el rostro enfurecido del conductor del primer vehículo (el que segundos antes había estado a punto de matarse) y las sonrisas de los de la cafetería, que contemplaban la escena alborozados. Afligido, Segura comprobó que, en efecto, era imposible que ningún coche pasara por el espacio que había dejado. Trató de arrimar un poco el camión a la derecha, pero, en seguida, uno de los que miraban se abalanzó hacia él gritando ante el temor de que le aplastase el coche, que al parecer era el que estaba aparcado al lado. [...]

Pero ya era demasiado tarde. Junto al Hotel París, Segura oyó de pronto una sirena que silbaba a lo lejos acercándose y, justo en ese momento, al mirar por el retrovisor para ver si

era una ambulancia, vio al hombre que corría por la acera sin dejar de gritar a los demás:

- ¡Al ladrón! ¡Al ladrón! ¡Deténganlo, que se lleva mi camión! [...]

Al llegar a la Catedral, Segura ya se había llevado cuatro coches por delante. Uno salió despedido contra una casa, otro quedó empotrado entre dos señales y los otros acabaron circulando por la acera entre el terror de los peatones, que corrían a esconderse en los portales. Pero, de todo eso, Segura ni siquiera se enteró. De todo eso, y del crujido de la bicicleta que quedó triturada bajo el camión mientras su dueño se salvaba por milímetros (se tiró de la bici en marcha), Segura sólo percibió algún débil sonido -débil y muy lejano- entre el silbido de la sirena que le seguía y el rugido del camión que, más que conducir, él pilotaba.

En el Caño Badillo, ya eran varias las sirenas que trataban de alcanzarle. Segura las oía, pero no podía precisar dónde sonaban. No tenía tiempo de detenerse a mirarlo. Él seguía su carrera enloquecida, arrastrando vehículos y sembrando el pánico a su paso, sin otra idea en la mente que la de llegar hasta su calle para saltar del camión y esconderse como un niño en el cuarto de baño de su casa. Les diría a Elsa y a sus parientes que se había sentido indispuerto al salir del banco y que por eso había tardado tanto.

Pero no le dio tiempo. Ni siquiera le dejaron llegar hasta su casa. Frente al bar Montecarlo, en la calle San Juan, donde Segura se paraba cada día para tomar un vino cuando volvía del banco, las sirenas le alcanzaron. Una surgió por la izquierda, por la calle de arriba (pese a su situación, Segura aún tuvo tiempo de pensar que el coche de la policía venía por dirección prohibida), otra se le cruzó por un lado (a riesgo de que Segura se lo llevara también por delante) y el último apareció por detrás, consiguiendo frenar a duras penas en el último momento cuando Segura hizo lo mismo de repente al ver que el otro coche se le cruzaba delante.

Segura se entregó a la policía sin ofrecer resistencia y tratando de ocultarse la cara con las manos. Cuando le metieron en el coche de la policía, entre la curiosidad de los peatones y la estupefacción de los clientes y del dueño del bar Montecarlo, que conocían a Segura desde siempre y, por eso, no podían creer lo que veían, eran las tres de la tarde.

Justo en ese momento, cerca de allí, a apenas dos manzanas de donde él era esposado, su mujer y sus parientes de Argentina empezaban a comer, cansados de esperarle.

1. ORIENTACIONES PARA EL PROFESORADO

Julio Llamazares (Vegamián, León, 1955) ha cultivado géneros diversos: poesía, libros de viaje, novela, crónica, relato corto, guión cinematográfico y artículos periodísticos. Destacan su novela histórica *Luna de lobos* (1985) y *La lluvia amarilla* (1988), relato intimista lleno de un profundo lirismo. Otras obras son *El entierro de Genarín* (1981), *El río del olvido* (1990), *Escenas de cine mudo* (1994), *En mitad de ninguna parte* (1995) y *Trás-os-montes* (1998). Entre su poesía puede citarse *La lentitud de los bueyes* (1979) y *Memoria de la nieve* (1982).

Piloto suicida, incluido en su libro *En mitad de ninguna parte* (Ollero & Ramos), cuenta la inesperada y angustiada tragedia en la que, tras la concatenación de sucesos inesperados, se ve envuelto Antonio Segura, un hombre metódico y ordenado.

1.1. EDUCACIÓN VIAL

1.1.1.- Muchas personas se transforman al volante de un automóvil y otras, consciente o inconscientemente, provocan situaciones caóticas con su falta de respeto a las normas de tráfico.

1.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

1.1.1.- El relato ejemplifica la insolidaridad de quien aparca un camión en doble fila, en una calle estrecha, y la de quienes muestran esa misma insolidaridad al no hacer nada para ayudar a los demás: "Los clientes de la cafetería, que se asomaron un instante a la cristalera y, luego, continuaron tomando tranquilamente el aperitivo".

1.2.2.- Destaca también la dificultad de mantener la serenidad en determinadas circunstancias y cómo algunas reacciones pueden modificar completamente los acontecimientos: "Entre las prisas y los nervios, Segura no se había dado cuenta que el volante estaba vuelto por completo hacia la izquierda", "con el pie en el embrague, Segura trató nuevamente de serenarse. No podía volver a fallar".

1.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

1.3.1.- La situación se convierte en una pesadilla para el metódico protagonista. El contraste entre su vida y la imposibilidad de controlar la situación produce al lector el mismo desasosiego que al protagonista.

2. ORIENTACIONES PARA EL ALUMNADO

2.1. EDUCACIÓN VIAL

2.1.1.- Actividades individuales

- Explica las conductas de insolidaridad vial que observes en el relato.

2.1.2.- Actividades en grupo

- Comentad las conductas insolidarias, de conductores y peatones, que observéis habitualmente en vuestro entorno.
-

2.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

2.2.1.- Actividades individuales

- ¿Cuál es el origen de la odisea del protagonista? Observa cómo el egoísmo de algunas conductas puede provocar consecuencias insospechadas.

2.2.2.- Actividades en grupo

- Enumerad conductas insolidarias y comentad los daños que ocasionan en los demás.
-

2.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

2.3.1.- Actividades individuales

- Observa cómo el autor contrasta la meticulosidad del protagonista con la locura de los hechos que se desencadenan. Enumera algunos pasajes que ilustren ese choque.

2.3.2.- Actividades en grupo

- Imitad el relato. Primero, caracterizad a un personaje y, a continuación, enumerad una serie de hechos que contrasten con su personalidad y puedan alterarle profundamente.
-

2.4. TEXTO DE APOYO

- 2.4.1.- Analiza los datos sobre el ruido que aparecen en los textos periodísticos. ¿Qué soluciones sugieren el Concejal de Medio Ambiente y el Director General de Calidad Ambiental?

La contaminación acústica sólo está por debajo de los límites máximos en la Casa de Campo

El centro de Madrid sufre más ruido que los municipios próximos a Barajas

F. J. BARROSO, Madrid

Los madrileños sufren un ruido excesivo tanto de día como de noche. Así lo revelan las 22 estaciones de medición del ruido distribuidas por la ciudad (siete en la peri-

feria y el resto en la zona centro). La mayoría de las estaciones excede los límites legales marcados por un decreto del Gobierno regional (65 decibelios durante el día y 55 por la noche), en vigor desde el pasado 8

de junio. El concejal de Medio Ambiente, Adriano García Loygorri, adelantó ayer que está a punto de aprobarse una ordenanza contra el ruido "más dura y restrictiva" que la actual.

La zona con mayor índice de ruido se encuentra, según las estaciones municipales de medición, en la plaza del Doctor Marañón, en la confluencia del paseo de la Castellana con la calle de Abascal y la avenida de América. El mar de coches que cruza todos los días por esa plaza sitúa los niveles de ruido por encima de los 70 decibelios.

Estos datos, registrados en la página de medio ambiente en Internet (www.mambiente.munimadrid.es), se repiten diariamente sin apenas variación. El pasado jueves, por ejemplo, alcanzó por término medio durante el día los 73,6 decibelios. Después (véase gráfico) le siguieron la glorieta del Marqués de Vadillo (71,5), la plaza de Castilla (70,9) y la avenida de Ramón y Cajal (70,8). Sólo las mediciones de la Casa de Campo (51 decibelios) están por debajo de los límites que un decreto regional considera permisibles para el ciudadano.

Para hacerse una idea de cómo son los "sonidos urbanos", un martillo neumático alcanza los 120 decibelios. En el interior de una discoteca se puede llegar a los 105, mientras que la voz humana oscila entre los 40 y los 60 decibelios. El ruido puede favorecer, según los expertos, la aparición de problemas de estrés y de falta de concentración.

El director general de Calidad Ambiental de la Comunidad de Madrid, Ignacio López-Galiacho, explicó ayer que los ayuntamientos disponen de un plazo de dos años desde la aprobación del decreto regional (en julio pasado) para establecer las zonas y sus límites sonoros. "Para acabar con estos niveles

Comparativa de niveles de ruido de Madrid-Barajas

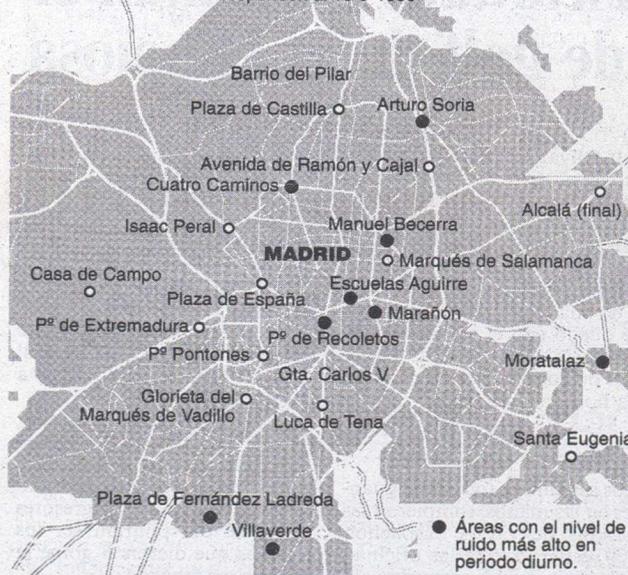
BARAJAS		
Terminal de medición	Día	Noche
Cabecera de pista 18	82,2	75,0
Cabecera de pista 33	75,7	69,8
Coslada (Estación)	70,5	65,7
S. Fdo. de Henares	67,2	61,9
Baliza exterior (Belvis)	66,8	60,3
Barajas	66,3	60,3
Alameda de Osuna	65,9	62,8
Mejorada del Campo	62,5	57,3
La Moraleja	60,5	57,8
Coslada (Ayto.)	59,3	57,3
Fuente del Fresno	59,0	54,7
Fuente el Saz	59,0	51,5
S. S. de los Reyes	58,6	55,4
Alcobendas	58,2	52,7
Santo Domingo	57,6	53,4
Tres Cantos	56,4	50,5



- Datos correspondientes al estudio de ruido del 4º trimestre de 1997.
- Medición de decibelios en las zonas afectadas por el aeropuerto.

Nivel máximo de ruido permisible	
65,0	Durante el día
55,0	Durante la noche

Los valores de Madrid corresponden al 16-9-1999



MADRID		
Terminal de medición	Día	Noche
Marañón	73,6	68,1
Villaverde	70,1	64,5
Plaza Fdez. Ladreda	70,9	65,1
Cuatro Caminos	70,8	61,6
Pº de Recoletos	70,7	67,0
Arturo Soria	62,3	54,6
Moratalaz	64,1	57,0
Escuelas Aguirre	69,8	64,6
Gta. Carlos V	69,3	65,5
Manuel Becerra	65,6	59,8
Santa Eugenia	69,0	64,9
Luca de Tena	67,5	59,4
Marqués de Salamanca	67,1	59,2
Plaza de España	66,5	61,6
Isaac Peral	70,0	60,7
Avda. Ramón y Cajal	70,8	64,9
Pº de Extremadura	63,9	58,2
Gta. M. de Vadillo	71,5	65,9
Barrio del Pilar	63,3	55,8
Plaza de Castilla	70,9	65,9
Pº Pontones	65,9	60,3
Alcalá (final)	62,2	60,2
Casa de Campo	51,1	48,3

Fuente: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Sistema de Información Medioambiental.

EL PAÍS

CORTÁZAR, Julio
Cuentos completos (págs. 505-523)
Madrid: Alfaguara, 1998
ISBN 84-204-8138-6

Al principio la muchacha del Dauphine había insistido en llevar la cuenta del tiempo, aunque al ingeniero del Peugeot 404 le daba ya lo mismo. Cualquiera podía mirar su reloj pero era como si ese tiempo atado a la muñeca derecha o el bip bip de la radio midieran otra cosa, fuera el tiempo de los que no han hecho la estupidez de querer regresar a París por la autopista del sur un domingo de tarde y, apenas salidos de Fontainebleau, han tenido que ponerse al paso, detenerse, seis filas a cada lado (ya se sabe que los domingos la autopista está íntegramente reservada a los que regresan a la capital), poner en marcha el motor, avanzar tres metros, detenerse, charlar con las dos monjas del 2HP a la derecha, con la muchacha del Dauphine a la izquierda, mirar por el retrovisor al hombre pálido que conduce un Caravelle, envidiar irónicamente la felicidad avícola del matrimonio del Peugeot 203 (detrás del Dauphine de la muchacha) que juega con su niña y hace bromas y come queso, o sufrir a ratos los desbordes exasperados de los dos jovencitos del Simca que precede al Peugeot 404, y hasta bajarse de los altos y explorar sin alejarse mucho (porque nunca se sabe en qué momento los autos de más adelante reanudarán la marcha y habrá que correr para que los de atrás no inicien la guerra de las bocinas y los insultos), y así llegar a la altura de un Taunus delante del Dauphine de la muchacha que mira a cada momento la hora, y cambiar unas frases descorazonadas o burlonas con los dos hombres que viajan con el niño rubio cuya inmensa diversión en esas precisas circunstancias consiste en hacer correr libremente su autito de juguete sobre los asientos.[...]

No atardecía nunca, la vibración del sol sobre la pista y las carrocerías dilataba el vértigo hasta la náusea. Los anteojos negros, los pañuelos con agua de colonia en la cabeza, los recursos improvisados para protegerse, para evitar un reflejo chirriante o las bocanadas de los caños de escape a cada avance, se organizaban y perfeccionaban, eran objeto de comunicación y comentario. El ingeniero bajó otra vez para estirar las piernas, cambió unas palabras con la pareja de aire campesino del Ariane que precedía al 2HP de las monjas. Detrás del 2HP había un Volkswagen con un soldado y una muchacha que parecían recién casados. La tercera fila hacia el exterior dejaba de interesarle porque hubiera tenido que alejarse peligrosamente del 404; veía colores, formas, Mercedes Benz, ID, 4R, Lancia, Skoda, Morris Minor, el catálogo completo.[...]

A veces llegaba un extranjero, alguien que se deslizaba entre los autos viniendo desde el otro lado de la pista o desde las filas exteriores de la derecha, y que traía alguna noticia proba-

blemente falsa repetida de auto en auto a lo largo de calientes kilómetros. El extranjero saboreaba el éxito de sus novedades, los golpes de portezuelas cuando los pasajeros se precipitaban para comentar lo sucedido, pero al cabo de un rato se oía alguna bocina o el arranque de un motor, y el extranjero salía corriendo, se lo veía zigzaguear entre los autos para reintegrarse al suyo y no quedar expuesto a la justa cólera de los demás. A lo largo de la tarde se había sabido así del choque de un Floride contra un 2HP cerca del Corbeil, tres muertos y un niño herido, el doble choque de un Fiat 1500 contra un furgón Renault que había aplastado un Austin lleno de turistas ingleses, el vuelco de un autocar de Orly colmado de pasajeros procedentes del avión de Copenhague. [...]

Al anochecer la columna hizo un primer avance importante, de casi cuarenta metros; cuando el ingeniero miró distraídamente el cuentakilómetros, la mitad del 6 había desaparecido y un asomo del 7 empezaba a descolgarse de lo alto. Casi todo el mundo escuchaba sus radios, los del Simca la habían puesto a todo trapo y coreaban un twist con sacudidas que hacían vibrar la carrocería; las monjas pasaban las cuentas de su rosarios, el niño del Taunus se había dormido con la cara pegada a un cristal, sin soltar el auto de juguete. [...]

Quizá ya era medianoche cuando una de las monjas le ofreció tímidamente un sándwich de jamón, suponiendo que tendría hambre. El ingeniero lo aceptó por cortesía (en realidad sentía náuseas) y pidió permiso para dividirlo con la muchacha del Dauphine, que aceptó y comió golosamente el sándwich y la tableta de chocolate que le había pasado el viajante del DKW, su vecino de la izquierda. Mucha gente había salido de los autos recalentados, porque otra vez llevaban horas sin avanzar; se empezaba a sentir sed, ya agotadas las botellas de limonada, la coca-cola y hasta los vinos de a bordo. [...]

Por la mañana se avanzó muy poco pero lo bastante como para darles la esperanza de que esa tarde se abriría la ruta hacia París. A la nueve llegó un extranjero con buenas noticias: habían rellenado las grietas y pronto se podría circular normalmente. Los muchachos del Simca encendieron la radio y uno de ellos trepó al techo del auto y gritó y cantó. [...]

A mediodía la niña del 203 empezó a llorar otra vez, y la muchacha del Dauphine fue a jugar con ella y se hizo amiga del matrimonio. Los del 203 no tenían suerte: a su derecha estaba el hombre silencioso del Caravelle, ajeno a todo lo que ocurría en torno, y a su izquierda tenían que aguantar la verbosa indignación del conductor de un Floride, para quien el embotellamiento era una afrenta exclusivamente personal. Cuando la niña volvió a quejarse de sed, al ingeniero se le ocurrió ir a hablar con los campesinos del Ariane, seguro de que en ese auto había cantidad de provisiones. Para su sorpresa los campesinos se mostraron muy amables; comprendían que en una situación semejante era necesario ayudarse, y pensaban que si alguien se encargaba de dirigir el grupo (la mujer hacía un gesto circular con la mano, abarcando la docena de autos que los rodeaba) no se pasarían apre-

turas hasta llegar a París. [...] A nadie le faltaría de comer por el momento, pero era necesario conseguir agua; el jefe, al que los muchachos del Simca llamaban Taunus a secas para divertirse, pidió al ingeniero, al soldado y a uno de los muchachos que exploraran la zona circundante de la autopista y ofrecieran alimentos a cambio de bebidas. Taunus, que evidentemente sabía mandar, había calculado que deberían cubrirse las necesidades de un día y medio como máximo, poniéndose en la posición menos optimista. En el 2HP de las monjas y en el Ariane de los campesinos había provisiones suficientes para ese tiempo, y si los exploradores volvían con agua el problema quedaría resuelto. Pero solamente el soldado regresó con una cantimplora llena, cuyo dueño exigía en cambio comida para dos personas. El ingeniero no encontró a nadie que pudiera ofrecer agua, pero el viaje le sirvió para advertir que más allá de su grupo se estaban constituyendo otras células con problemas semejantes; en un momento dado el ocupante de un Alfa Romeo se negó a hablar con él del asunto, y le dijo que se dirigiera al representante de su grupo, cinco autos más atrás en la misma fila. Más tarde vieron volver al muchacho del Simca que no había podido conseguir agua, pero Taunus calculó que ya tenían bastante para los dos niños, la anciana del ID y el resto de las mujeres.[...]

A las ocho las mujeres se encargaron de distribuir las provisiones; se había decidido que el Ariane de los campesinos sería el almacén general, y que el 2HP de las monjas serviría de depósito suplementario. Taunus había ido en persona a hablar con los jefes de los cuatro o cinco grupos vecinos; después, con ayuda del soldado y el hombre del 203, llevó una cantidad de alimentos a los otros grupos, regresando con más agua y un poco de vino. Se decidió que los muchachos del Simca cederían sus colchones neumáticos a la anciana del ID y la señora del Beaulieu; la muchacha del Dauphine les llevó dos mantas escocesas y el ingeniero ofreció su coche, que llamaba burlescamente el wagon-lit, a quienes lo necesitaran. Para su sorpresa, la muchacha del Dauphine aceptó el ofrecimiento y esa noche compartió las cuchetas del 404 con una de las monjas; la otra fue a dormir al 203 junto a la niña y su madre, mientras el marido pasaba la noche sobre el macadam, envuelto en una frazada. El ingeniero no tenía sueño y jugó a los dados con Taunus y su amigo; en algún momento se les agregó el campesino del Ariane y hablaron de política bebiendo unos tragos del aguardiente que el campesino había entregado a Taunus esa mañana. La noche no fue mala; había refrescado y brillaban algunas estrellas entre las nubes. [...]

Hacia las dos de la madrugada bajó la temperatura, y los que tenían mantas se alegraron de poder envolverse en ellas. Como la columna no se movería hasta el alba (era algo que se sentía en el aire, que venía desde el horizonte de autos inmóviles en la noche) el ingeniero y Taunus se sentaron a fumar y a charlar con el campesino del Ariane y el soldado. Los cálculos de Taunus no correspondían a la realidad, y lo dijo francamente; por la mañana habría que hacer algo para conseguir más provisiones y bebidas. El soldado fue a buscar a los jefes de los grupos vecinos, que tampoco dormían, y se discutió el problema en voz baja

para no despertar a las mujeres. Los jefes habían hablado con los responsables de los grupos más alejados, en un radio de ochenta o cien automóviles, y tenían la seguridad de que la situación era análoga en todas partes. El campesino conocía bien la región y propuso que dos o tres hombres de cada grupo salieran al alba para comprar provisiones en las granjas cercanas, mientras Taunus se ocupaba de designar pilotos para los autos que quedaran sin dueño durante la expedición. [...]

La muchacha del Dauphine le dijo al ingeniero que la anciana ya estaba mejor y que insistía en volver a su ID; a las ocho llegó el médico, que no vio inconveniente en que el matrimonio regresara a su auto. De todos modos, Taunus decidió que el 404 quedaría habilitado permanentemente como ambulancia; los muchachos, para divertirse, fabricaron un banderín con una cruz roja y lo fijaron en la antena del auto. Hacía ya rato que la gente prefería salir lo menos posible de sus coches; la temperatura seguía bajando y a mediodía empezaron los chaparrones y se vieron relámpagos a la distancia. La mujer del campesino se apresuró a recoger agua con un embudo y una jarra de plástico, para especial regocijo de los muchachos del Simca. [...]

El amigo de Taunus dio detalles: las granjas estaban abandonadas o la gente se negaba a venderles nada, aduciendo las reglamentaciones sobre ventas a particulares y sospechando que podían ser inspectores que se valían de las circunstancias para ponerlos a prueba. A pesar de todo habían podido traer una pequeña cantidad de agua y algunas provisiones, quizá robadas por el soldado que sonreía sin entrar en detalles. Desde luego ya no podía pasar mucho tiempo sin que cesara el embotellamiento, pero los alimentos de que se disponía no eran los más adecuados para los dos niños y la anciana. El médico, que vino hacia las cuatro y media para ver a la enferma, hizo un gesto de exasperación y cansancio y dijo a Taunus que en su grupo y en todos vecinos pasaba lo mismo. [...]

A nadie se le hubiera ocurrido asombrarse por la forma en que se obtenían las provisiones y el agua. Lo único que podía hacer Taunus era administrar los fondos comunes y tratar de sacar el mejor partido posible de algunos trueques. El Ford Mercury y un Porsche venían cada noche a traficar con las vituallas; Taunus y el ingeniero se encargaban de distribuir las de acuerdo con el estado físico de cada uno. Increíblemente la anciana del ID sobrevivía, perdida en un sopor que las mujeres se cuidaban de disipar. La señora del Beaulieu que unos días antes había sufrido de náuseas y vahídos, se había repuesto con el frío y era de las que más ayudaban a la monja a cuidar a su compañera siempre débil y un poco extraviada. La mujer del soldado y la del 203 se encargaban de los dos niños, el viajante del DKW, quizá para consolarse de que la ocupante del Dauphine hubiera preferido al ingeniero pasaba horas contándoles cuentos a los niños. [...]

Por las tardes el chico del Simca se trepaba al techo de su coche, vigía incorregible envuel-

to en pedazos de tapizado y estopa verde. Cansado de explorar el horizonte inútil, miraba por milésima vez los autos que lo rodeaban; con alguna envidia descubría a Dauphine en el auto del 404, una mano acariciando un cuello, el final de un beso. [...]

Todo sucedía en cualquier momento, sin horarios previsibles, lo más importante empezó cuando ya nadie lo esperaba, y al menos responsable le tocó darse cuenta el primero. Trepado en el techo del Simca, el alegre vigía tuvo la impresión de que el horizonte había cambiado (era al atardecer, un sol amarillento deslizaba su luz rasante y mezquina) y que algo inconcebible estaba ocurriendo a quinientos metros, a trescientos, a doscientos cincuenta. Se lo gritó al 404 y el 404 le dijo algo a Dauphine que se pasó rápidamente a su auto cuando ya Taunus, el soldado y el campesino venían corriendo y desde el techo del Simca el muchacho señalaba hacia delante y repetía interminablemente el anuncio como si quisiera convencerse de que lo que estaba viendo era verdad; entonces oyeron la conmoción, algo como un pesado pero incontenible movimiento migratorio que despertaba de un interminable sopor y ensayaba sus fuerzas. Taunus les ordenó a gritos que volvieran a sus coches; el Beaulieu, el ID, el Fiat 600 y el De Soto arrancaron con un mismo impulso. Ahora el 2HP, el Taunus, el Simca y el Ariane empezaban a moverse, y el muchacho del Simca, orgulloso de algo que era como su triunfo, se volvía hacia el 404 y agitaba el brazo mientras el 404, el Dauphine, el 2HP de las monjas y el DKW se ponían a su vez en marcha. Pero todo estaba en saber cuánto iba a durar eso; el 404 se lo preguntó casi por rutina mientras se mantenía a la par de Dauphine y le sonreía para darle ánimo. Detrás, el Volkswagen, el Caravelle, el 203 y el Floride arrancaban a su vez lentamente, un trecho en primera velocidad, después la segunda, interminablemente la segunda pero ya sin desembragar como tantas veces, con el pie firme en el acelerador, esperando poder pasar a tercera. Estirando el brazo izquierdo el 404 buscó la mano de Dauphine, rozó apenas la punta de sus dedos, vio en su cara una sonrisa de incrédula esperanza y pensó que iban a llegar a París y que se bañarían, que irían juntos a cualquier lado, a su casa o a la de ella a bañarse, a comer, a bañarse interminablemente y a comer y beber, y que después habría muebles, habría un dormitorio con muebles y un cuarto de baño con espuma de jabón para afeitarse de verdad, y retretes, comidas y retretes y sábanas. [...]

Era natural que con tanta aceleración las filas ya no se mantuvieran paralelas, Dauphine se había adelantado casi un metro y el 404 le veía la nuca y apenas el perfil, justamente cuando ella se volvía para mirarlo y hacía un gesto de sorpresa al ver que el 404 se retrasaba todavía más. Tranquilizándola con una sonrisa el 404 aceleró bruscamente, pero casi en seguida tuvo que frenar porque estaba a punto de rozar al Simca; le tocó secamente la bocina y el muchacho del Simca lo miró por el retrovisor y le hizo un gesto de impotencia, mostrándole con la mano izquierda el Beaulieu pegado a su auto. El Dauphine iba tres metros más adelante, a la altura del Simca, y la niña del 203, al nivel del 404, agitaba los brazos y le mostraba su muñeca. Una mancha roja a la derecha desconcertó al 404; en vez del 2HP

de las monjas o del Volkswagen del soldado vio un Chevrolet desconocido, y casi en seguida el Chevrolet se adelantó seguido por un Lancia y por un Renault 8. [...] El grupo se dislocaba, ya no existía, Taunus debía de estar a más de veinte metros adelante, seguido de Dauphine; al mismo tiempo la tercera fila de la izquierda se atrasaba porque en vez del DKW del viajante, el 404 alcanzaba a ver la parte trasera de un viejo furgón negro, quizá un Citroën o un Peugeot. Los autos corrían en tercera, adelantándose o perdiendo terreno según el ritmo de su fila, y a los lados de la autopista se veían huir los árboles, algunas casas entre las masas de niebla y el anochecer. [...] El 404 había esperado todavía que el avance y el retroceso de las filas le permitiera alcanzar otra vez a Dauphine, pero cada minuto lo iba convenciendo de que era inútil, que el grupo se había disuelto irrevocablemente, que ya no volverían a repetirse los encuentros rutinarios, los mínimos rituales, los consejos de guerra en el auto de Taunus, las caricias de Dauphine en la paz de la madrugada, las risas de los niños jugando con sus autos, la imagen de la monja pasando las cuentas del rosario. Cuando se encendieron las luces de los frenos del Simca, el 404 redujo la marcha con un absurdo sentimiento de esperanza, y apenas puesto el freno de mano saltó del auto y corrió hacia delante. Fuera del Simca y el Beaulieu (más atrás estaría el Caravelle, pero poco le importaba) no reconoció ningún auto, a través de cristales diferentes lo miraban con sorpresa y quizás escándalo otros rostros que no había visto nunca. [...] No se podía hacer otra cosa que abandonarse a la marcha, adaptarse mecánicamente a la velocidad de los autos que lo rodeaban, no pensar. [...]

1. ORIENTACIONES PARA EL PROFESORADO

Julio Cortázar (Bruselas, 1914 – París, 1984), aunque nació en Europa, vivió desde los cuatro años en Argentina. Allí pasó su infancia; fue maestro de escuela y traductor. En 1951, fijó definitivamente su residencia en París donde trabajó como traductor de la UNESCO. Viajó continuamente por todo el mundo mientras desarrollaba una brillante y prolífica carrera literaria escribiendo cuentos, novelas, artículos, poesía y ensayos. *Bestiario* (1951), *Final de Juego* (1956), *Las armas secretas* (1959), *Todos los fuegos el fuego* (1966), *Octaedro* (1974), *Alguien que anda por ahí y otros relatos* (1977) y *Queremos tanto a Glenda* (1980) son algunos de los títulos de sus libros de cuentos. Más difícil es clasificar los textos de ficción incluidos en *Historias de cronopios y de famas* (1962), *Un tal Lucas* (1979) y *Deshoras* (1982). Han alcanzado justa fama sus novelas *Rayuela* (1963), *62: Modelo para armar* (1968) o *Libro de Manuel* (1973).

Julio Cortázar, uno de los escritores pertenecientes al “boom” literario hispanoamericano que revolucionó las letras españolas e hispanoamericanas, es uno de los maestros indiscutibles del relato breve. *La autopista del sur*, uno de los relatos de *Todos los fuegos el fuego* (1966), es de los más conocidos.

Sus relatos repiten los mismos temas. Los protagonistas, por ejemplo, se cuestionan las ritualizadas normas sociales. En otros relatos indaga en cómo reaccionan las personas ante situaciones imprevisibles. La autopista del sur critica la deshumanización de la vida moderna, que puede provocar situaciones como las que, de manera exagerada, se detallan en este monumental atasco en una autopista que conduce a París. La situación obliga a los conductores a replantearse su vida y sus afectos, y a organizarse para poder subsistir. Como en otros relatos, Cortázar parte de una situación real y verosímil, para introducir a continuación un elemento distorsionador que desvía el argumento hacia lo absurdo.

1.1. EDUCACIÓN VIAL

1.1.1.- El comportamiento en los atascos también puede ser una ocasión de mostrar el efecto de la Educación Vial en nuestras vidas. No sólo cuando se ha producido el atasco, sino también en su prevención.

1.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

1.2.1.- La organización, y el reparto de funciones y estrategias para hacer frente a las situaciones manifiesta la sociabilidad del hombre.

1.2.3.- En esas situaciones, algunas personas se convierten en líderes y toman la responsabilidad de solucionar el problema. El espíritu de servicio y determinadas características deberían definir a esas personas.

1.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

1.3.1.- La estructura del relato permite observar una de las características habituales de los relatos de Cortázar: se introducen en el normal desarrollo de los acontecimientos algunas circunstancias que las modifican.

1.3.2.- La identificación vida-tráfico es otro elemento esencial del relato.

2. ORIENTACIONES PARA EL ALUMNADO

2.1. EDUCACIÓN VIAL

2.1.1.- Actividades individuales

- Analiza cómo algunos modelos de coches simbolizan también determinadas conductas viales; por ejemplo, los deportivos se asocian con una manera desenfadada de vivir.

2.1.2.- Actividades en grupo

- Comentad de qué formas se podrían evitar los atascos y cuáles deberían ser los comportamientos cívicos en esa situación.

2.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

2.2.1.- Actividades individuales

- Haz una lista de las personas que aparecen en el relato; califica sus actitudes ante el problema colectivo y explica cómo intervienen en su resolución.

2.2.2.- Actividades en grupo

- Debatid sobre las ventajas de la organización social y el trabajo en equipo frente a las actitudes individualistas.

- Haced un listado de las cualidades que debería tener un líder social.

2.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

2.3.1.- Actividades individuales

- Observa que la estructura del relato responde a un planteamiento clásico: introducción, desarrollo y conclusión. Delimita los apartados de esa estructura en este fragmento.

2.3.2.- Actividades en grupo

- Poniendo ejemplos del texto, estableced comparaciones entre la vida y el tráfico.

- ¿Pensáis que el niño jugando con sus cochecitos simboliza algo? ¿A qué se puede estar refiriendo el autor?

2.4. TEXTO DE APOYO

2.4.1.- Observa el paralelismo entre la columna periodística y el relato de Julio Cortázar. Escribe otra columna, de no más de un folio, en la que, imitando a Cortázar o a Luis Ignacio Parada, hables de tus experiencias en un atasco o en una aglomeración de gente.

2.4.2.- El segundo texto se refiere a la tenaz afición de los automovilistas de Bangkok. Lee el relato periodístico y observa, una vez más, el paralelismo entre realidad y literatura.

EL MUNDO, JUEVES 24 DE FEBRERO DE 2000

La vida en un atasco

En las estaciones de servicio de Bangkok el negocio ya no es sólo la gasolina o el aceite del coche, sino esos pequeños y nada discretos urinarios portátiles que se promocionan con vistosos carteles.

La rentabilidad parece evidente: si cada automovilista pasa hasta cinco horas al día en los atascos de la ciudad, a un apuro como mínimo por persona, ¿quién no va a necesitar llevarse uno consigo?

Es el sino de los habitantes de Bangkok, pasar el día en sus coches. Tanto es así que los taxistas han empezado a instalar karaokes para distraer a los clientes, las familias reconocen que su principal lugar de reunión es el coche y los ejecutivos de la ciudad son los que más tardan en llegar a la oficina en toda Asia, unos 82 minutos de media.

Y así, entre atasco y atasco, las autoridades tailandesas han mirado durante años hacia arriba, como pidiendo que la solución a semejante caos cayera del cielo. ¿Alguien dijo del cielo? La idea que finalmente triunfó hace ya siete años fue precisamente la de construir un tren que eludiera los atascos desde las alturas y que acaba de ser estrenado con el nombre de *tren del cielo* o *Skytrain*.

El convoy, por supuesto, no vuela, aunque pueda dar esa sensación cuando se ve pasar a los vagones por encima de los atascos, todo gracias a un sistema de raíles suspendido sobre inmensas columnas de hormigón.

La idea no sólo ha resultado cara, hasta ahora también ha sido un sonado fracaso. Las autoridades esperaban una media de 600.000 pasajeros diarios y en los días más concurridos sólo se alcanzan los 150.000, muchos de ellos ciudadanos que se suben al tren como el que va al parque de atracciones. «Mira, mira, mamá, se ve todo pequeñito», dicen los niños al señalar por la ventana a los sufridos automovilistas, para



Los automovilistas de Bangkok pasan cinco horas diarias en el coche, pero nadie quiere subirse a la única alternativa, el «tren volador»

quienes nada ha cambiado unos cuantos metros más abajo.

Masa, que es una de las pocas taxistas mujeres de Bangkok, dice que el proyecto es, simplemente, una tontería. «Es demasiado caro, entre 70 y 165 pesetas el billete, y sólo cubre una parte muy pequeña de la ciudad», explica esta tailandesa de mediana edad que pasa hasta 16 horas al día en su viejo Toyota.

Los motivos de la falta de fle-

chazo entre los tailandeses y el tren del cielo son variados. Está, por ejemplo, la falta de escaleras mecánicas para subir a las estaciones, por lo que antes de volar sobre Bangkok hay que superar hasta un centenar de peldaños.

Así las cosas, las autoridades se han lanzado a promocionar el espectacular tren con todo tipo de ideas. La última no tiene desperdicio: tome el tren soltero en una estación y cuando llegue a su destino lo hará casado. El pasado lunes, cerca de 60 parejas contrajeron matrimonio durante un corto trayecto, para asombro de los pasajeros que acudían a su oficina de trabajo.

Pero hasta ahora, las imaginativas iniciativas para promocionar el *Skytrain* han tenido poco éxito, para desesperación de sus mentores. Y es que para los que tuvieron la idea de construir este proyecto, resulta increíble que tengan dificultades para convencer a la gente de que les conviene dejar aparcado el coche en una ciudad con tres millones de vehículos que, en las principales avenidas, se mueven más despacio que los peatones. El viejo dicho de que más vale lo malo conocido parece arraigado en la mente de los conductores desde la época de los carros de bueyes.

Bangkok ha estado luchando contra los atascos desde que la primera de sus carreteras fue construida en 1860, y nadie parece creer que después de todo este tiempo, la solución vaya a llegar del cielo. No se fían, no les gusta o, simplemente, les parece demasiado extraterrestre. «Si por lo menos hubieran construido un metro bajo tierra, como todo el mundo...», bromea el joven Sarit, que promete seguir utilizando su pequeño utilitario terrestre.

16 / ABC

SÁBADO 17-7-99

A mí me hizo feliz el atasco de la autopista

TARDÉ mucho tiempo en darme cuenta y, cuando reaccioné, era ya demasiado tarde: sentí una mirada anclada en la nuca y unos ojos clavados en el espejo del retrovisor. Tocaste el claxon, entre impaciente y airada, y te expliqué, con gestos, que yo no tenía la culpa, que era un atasco. Y allí estábamos los dos, tu coche tras el mío, con la zozobra de los naufragos. La radio dijo, enseguida, que un camión había derribado un puente en la carretera de La Coruña. Volví la cabeza y te lo expliqué por señas. Me pareció entender que me preguntabas si tenía un móvil. Busqué en la guantera y te lo enseñé. Con el dedo en el parabrisas dibujaste unos números. Sonaron las alarmas de la Policía y las sirenas de las ambulancias. «Me parece que esto va para largo», te dije al teléfono. Me contaste que empezabas tus vacaciones con mala suerte. «¿Por culpa de la carretera?», apunté. «No, porque China ha anunciado que tiene la bomba nuclear y la Bolsa de Taiwan se está hundiendo. Soy "broker", ¿sabes?». «Yo también voy a Galicia; al jubileo. Soy vendedor de bisutería». No sé cómo ocurrió pero una hora después, tras dejar los coches en un arcén, aparecimos en un motel de carretera. Estábamos abriendo la puerta de una habitación cuando apareció un hombre. «Esto es un adulterio en grado de frustración. Traigo un notario y quiero el divorcio». Al marcharte vi que lo besabas mientras él te decía: «No hacía falta que lo hicieras tan difícil, cariño».

Luis Ignacio PARADA

LINDO, Elvira; URBERUAGA, Emilio (il.)
No sé por qué lo hice (págs. 87—89)
Madrid: Alfaguara, 1998
(Alfaguara juvenil Infantil—Juvenil. Azul)
ISBN 84-204-4856-7

No sé por qué lo hice. La idea se me ocurrió cuando íbamos de camino a casa el Orejones y yo. Estábamos jugando a “Palabras encadenadas”. La Susana dice que es un juego bastante idiota, pero si tuviéramos que hacerle caso a la niña ésa, no jugaríamos a nada; siempre tiene que decir:

- Ese juego es bastante idiota.

- Pues invéntate tú uno, no te fastidia -le dije yo un día que me tenía hasta las mismísimas narices.

Para qué le diría nada. Se le ocurrió que nos quedaríamos en mitad de la carrera hasta que viniera un coche, y a última hora, echaríamos a correr. Íbamos por parejas y ganaba la pareja que aguantara más tiempo plantada con las manos cogidas tapando la calle. Los señores de los coches sacaron las manos de sus ventanillas y pitaron cuando vieron que Yihad y la Susana no se apartaban. Yo estaba tragando bastante saliva y el corazón se me había trasladado a la garganta. Al Orejones se le habían puesto las orejas como dos tomates. Es que tiene un procedimiento por el cual las orejas le cambian de color cuando acecha el peligro. Científicos de todo el mundo han intentado encontrarle una explicación a eso y no la han encontrado. Dice mi abuelo que es que la ciencia no siempre tiene respuestas para todo.

Bueno, pues llegó el momento X y el Orejones y yo nos pusimos en mitad de la calle cogidos de la mano. De repente, vimos que se acercaba sin piedad un autocar. Al Orejones y a mí nos empezó a dar la famosa risa de la muerte, una risa que te da cuando te estás muriendo en el Polo Norte. El Orejones se soltó de mi mano y se fue a la acera. Yihad gritaba:

- ¡Mirad, qué valiente es el tío!

El tío era yo, Manolito Gafotas. Un autocar no podía conmigo, ni un autocar ni un Jumbo podían conmigo porque yo, con el poder de mi mente, iba a parar a aquel monstruo de cuatro ruedas. No veas la sorpresa que me llevé cuando vi que el autocar se detenía, porque una cosa es que tú te imagines que tu mente tiene superpoderes y otra muy distinta que los tenga de verdad. El autocar se paró en redondo -¡ay!, no, se paró en seco, que me

he equivocado de frase-. Mis amigos me aplaudían. De repente vi que la puerta del autocar se abría y pensé: “Ahora me va a preguntar el conductor: “¿Cómo lo has hecho, Manolito? ¿Cómo has podido con la fuerza de tu mente arrebatarme el control de los mandos?”.

Pero en seguida me di cuenta de que el conductor jamás me preguntaría eso. No era un conductor desconocido, era el señor Solís, el conductor del autobús del colegio, y cuando le tuve a dos metros y medio supe que no me iba a felicitar por el poder de mi mente.

El señor Solís me cogió del abrigo para llevarme a la directora. El señor Solís me decía que si no me daba cuenta de que podía haberme matado y haberse matado él. El Señor Solís me llamó Niño-loco-kamikaze. Mis amigos habían dejado de aplaudir y habían dejado la acera; en realidad, habían desaparecido. El señor Solís me gritaba tan fuerte que un perdigón de su saliva se me quedó en el cristal de las gafas. De repente, unos coches, que estaban detrás del autocar del señor Solís, se pusieron a pitar porque querían pasar. El señor Solís tuvo que montarse en el autocar y me dijo que por esta vez me libraba por los pelos de la silla eléctrica y que me fuera cuanto más lejos mejor. [...]

1. ORIENTACIONES PARA EL PROFESORADO

Elvira Lindo (Cádiz, 1962) abandonó los estudios de periodismo para dedicarse de lleno a la radio trabajando como locutora, actriz y guionista. Adapta a la novela las aventuras de su personaje radiofónico *Manolito Gafotas*, con el que ha obtenido un gran éxito. Dentro de esta misma serie ha publicado *Manolito Gafotas* (1994), *¡Cómo molo!* (1995), *Pobre Manolito* (1996) y *Los trapos sucios de Manolito Gafotas* (1997). Escribió también una comedia teatral, *La ley de la selva* (1994) y una novela *El otro barrio* (1998). En 1998 lleva al cine las aventuras de Manolito Gafotas y vuelve a publicar otro libro, *Manolito on the road* (1998), que tiene su continuación en *Yo y el Imbécil* (1999). Lleva vendidos más de un millón de ejemplares de sus libros sobre Manolito Gafotas. Colaboraba en la cadena SER interpretando a Manolito. En 1998, recibió el Premio Nacional de Literatura Infantil y Juvenil.

No sé por qué lo hice es un capítulo de su primer libro, *Manolito Gafotas*, en el que una travesura está a punto de convertirse en tragedia.

1.1. EDUCACIÓN VIAL

1.1.1.- Cada vez más se observa que la formación es necesaria, para que conductas temerarias no se produzcan, y para que juego y responsabilidad personal se interpreten correctamente. Cada uno tiene un ámbito propio.

1.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

1.2.1.- Es necesario educar desde la infancia en la responsabilidad personal y en la previsión de las consecuencias de nuestros actos; también en la diversión sin riesgos.

1.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

1.3.1.- Las aventuras de unos niños de un barrio obrero de Madrid, Carabanchel, nos permiten analizar algunas características del lenguaje coloquial.

2. ORIENTACION PARA EL ALUMNADO

2.1. EDUCACIÓN VIAL

2.1.1.- Actividades individuales

- Realiza, a través de un cuento o de viñetas, una historia que trate de las conductas temerarias y sus consecuencias.

2.1.2.- Actividades en grupo

- Debatid el comportamiento de quienes ponen en peligro su propia vida y la de los demás.

2.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

2.2.1.- Actividades individuales

- Define con ejemplos del texto los conceptos de valentía, imprudencia y temeridad. Juzga las conductas de los implicados en el incidente.

- Explica por qué Manolito Gafotas no es valiente cuando se pone delante del autocar. Pon tres ejemplos de valentía que se diferencien claramente de la temeridad y la imprudencia.

2.2.2.- Actividades en grupo

- Si fueras el director del colegio, ¿qué le dirías a Manolito Gafotas y a sus amigos para que no repitieran esa acción y se disculpasen con el conductor del autobús?

2.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

2.3.1.- Actividades individuales

- El pasaje refleja el pensamiento de Manolito Gafotas ante este suceso. Con qué elementos lingüísticos la autora recalca el enfrentamiento entre la realidad y la imaginación del niño.

2.3.2.- Actividades en grupo

- Analizad los términos coloquiales que emplea Manolito Gafotas y explicadlos.

2.4. TEXTO DE APOYO

2.4.1.- Observa los paralelismos entre el relato y el texto periodístico. ¿Por qué razones los tres menores se tumbaron en las vías?

2.4.2.- Ficción y realidad se mezclan en las mentes juveniles. A veces, desencadenan sucesos inesperados como el del reportaje sobre una niña de 14 años que simuló un accidente automovilístico.

Un conductor de Metro frena para no arrollar a tres jóvenes

Probaban su valentía tumbados en la vía tras abandonar un centro de acogida

Viene de primera página

Dos vigilantes de Metro y una dotación de la Policía Nacional estuvieron durante una hora y media buscando a los menores por los túneles. El servicio de trenes permaneció interrumpido durante ese tiempo, según la policía. Finalmente, dos de ellos, M.A.T., de 16 años, y M.A., de 14, fueron localizados. El tercero, Y.T., de 16 años, fue encontrado en la mañana de ayer en una calle del mismo barrio de la estación.

Los chavales salvaron la vida porque la velocidad del tren era muy reducida. «Si llegan a estar en mitad del túnel y el metro va a toda máquina nos hubiera arrollado», cuentan fuentes de la policía.

Los tres jóvenes optaron por una discutible fórmula para probar su valentía. Se trataba de imitar un viejo juego que consiste en saber quién se levanta más tarde ante la llegada de un tren, quién aguanta más pegado al frío y al traqueteo de los raíles.

La historia había comenzado en la tarde del domingo, cuando los tres menores protagonizaron incidentes en el centro de acogida de Hortaleza, un barrio periférico de Madrid. Fuentes de la Consejería de Servicios Sociales de la Comunidad de Madrid indican que la directora del centro de Hortaleza, llamada, según Europa Press, Sor Cristina, intentó mediar en una pelea que surgió entre los tres jóvenes y otro chaval. La directora recibió varios golpes al intentar separar al grupo, y ayer presentó una denuncia en la comisaría.

Tras el incidente con la religiosa, los tres jóvenes salieron del centro de acogida a la carrera.

Dos horas después, el trío entró en las instalaciones del Metro de Madrid, en las que permaneció hasta que fue localizado por los vigilantes y los policías.

Otra versión

La versión del Metro es distinta a la dada por la policía. Fuentes de este servicio de transporte indican que dos vigilantes vieron a los tres jóvenes introducirse en la estación en actitud sospechosa. Les siguieron y vieron cómo uno de ellos permanecía «breves instantes» en la cabecera de la línea, delante de un tren que estaba parado y sin servicio en ese momento. Cuando el joven vio a los agentes se fue en dirección al túnel de la línea 8, por donde habían huído con anterioridad sus otros dos compañeros. Los vigilantes les persiguieron, detuvieron y entregaron a la policía.

Las mismas fuentes de Metro aseguran que en ningún momento hubo interrupción del servicio y que ningún tren tuvo que parar al ver a los tres jóvenes.

Sin embargo, la policía afirma que su versión se basa en la declaración firmada por los dos vigilantes en la comisaría y por los testimonios de sus propios agentes.

M.A.T., Y.T. y M.A. son tres ejemplos de jóvenes inmigrantes marroquíes con un duro presente en España. Sólo uno de ellos dispone de pasaporte, mientras que los otros dos no tienen documentación. Ninguno de los tres tiene aquí a sus padres. Deambulan por el centro de Madrid sin ocupación alguna y acuden al centro de acogida cuando quieren.

Ayer, los tres fueron reingresados en esa residencia, un centro de «puertas abiertas», según Javier Urra, Defensor del Menor de la Comunidad de Madrid. «A estos centros acuden menores de edad que no han cometido ningún delito. Allí se les da una ducha y comida y se les trata de orientar. Pero los marroquíes están acostumbrados a trabajar desde muy jóvenes, a manejar dinero y a ser independientes. A estos chavales les resulta conflictivo saber que tienen que aguantar uno, dos o tres años hasta que puedan trabajar en España. Por otra parte, nadie se escapa de un centro así. Igual que entran, salen. No es una cárcel».

EL MUNDO, MARTES 4 DE ENERO DE 2000

Un conductor de Metro frena 'in extremis' ante tres menores tumbados sobre las vías

Para probar su valentía y tras agredir a la directora de su centro de acogida en Madrid

RAFAEL JOSE ALVAREZ
PEDRO BLASCO

MADRID.— Eran las 23.30 horas del domingo cuando el conductor del metro vio a tres chavales tumbados en la vía, a la entrada del túnel entre las estaciones madi-

leñas de Mar de Cristal y Campo de las Naciones. Accionó el freno y detuvo el vagón a pocos metros de tres marroquíes que jugaban con la muerte y que acababan de abandonar un centro de acogida.

Sigue en página 36

B R O M A

Una niña de 14 años mantiene en vilo a 450 guardias civiles simulando un accidente

GRACIELA G. BALBAS

SEGOVIA.— Una niña de 14 años mantuvo en vilo a las fuerzas de seguridad durante 48 horas simulando un accidente a través de un teléfono móvil. Desde la tarde del sábado hasta ayer a las 18.45 horas, 250 agentes de la Guardia Civil de Segovia y otros 200 de Madrid estuvieron buscando un vehículo con tres ocupantes supuestamente siniestrado en la sierra.

Broma / UNA MENOR SIMULO HABER SUFRIDO UN ACCIDENTE LLAMANDO CON UN MOVIL

La Comunidad reclamará a los padres de la niña el pago de los gastos de la búsqueda

Viene de página 1

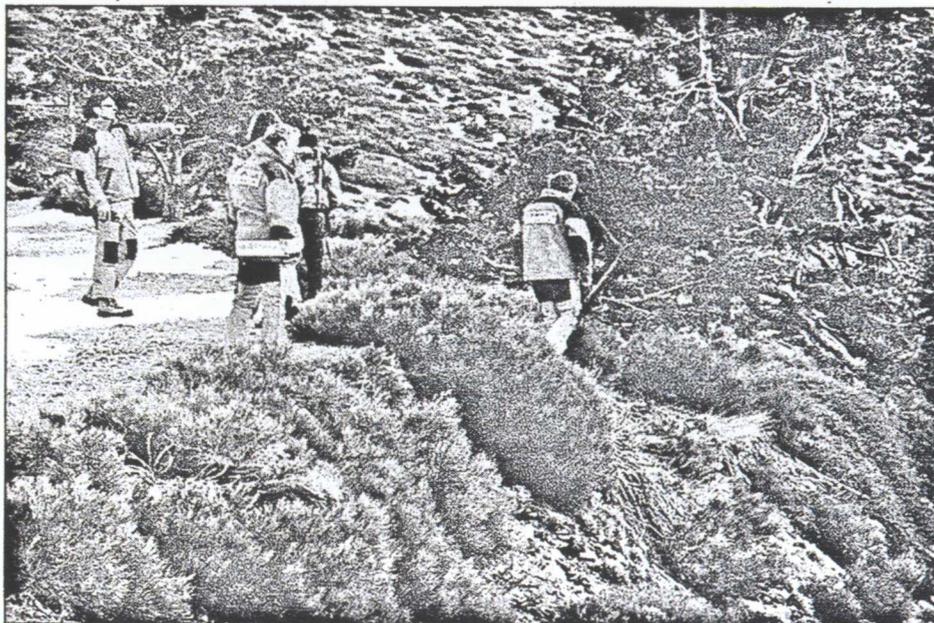
Además de los guardias civiles, cinco bomberos del Grupo Especial de Rescate en Altura (GERA) de la Comunidad, nueve voluntarios de la Cruz Roja de Montaña y hasta cinco helicópteros escudriñaron carreteras y caminos de toda la sierra buscando a una mujer que supuestamente se encontraba en una situación agónica tras sufrir un accidente de coche con sus dos hijas pequeñas.

Tan dramático suceso, sólo ha existido en realidad en la imaginación de una adolescente con suficiente sangre fría como para mantener su mentira durante dos días en más de una veintena de llamadas a la Guardia Civil. Aunque con contradicciones, las llamadas fueron lo suficientemente creíbles como para que, ante la duda, se continuara la búsqueda.

La colaboración de los padres y profesores de la joven y su propia confesión, al darse cuenta de las consecuencias que estaba produciendo su pesada broma, permitieron finalmente desvelar el misterio.

Todo empezó la tarde del sábado, cuando la joven madrileña, que estaba pasando el fin de semana en Segovia, tuvo la feliz idea de divertirse simulando un drama propio de los telefilmes de sobremesa.

La primera llamada se produjo a las 19.40 horas del sábado. Una mujer aseguraba haber atropellado un jabalí y estar herida y perdida con sus dos hijas pequeñas. Hasta las 21.15 horas se sucedieron varias llamadas y aunque «daba datos contradictorios», según comentó el domingo el alférez Francisco Montes, de la Guardia Civil de Segovia, la posibilidad de que fuera consecuencia del aturdimiento del golpe y la obligación de prestar auxilio ante la más mínima duda puso en marcha la búsqueda.



JAIME VILLANUEVA

Miembros de Protección Civil, el domingo, buscando en la sierra a la familia que supuestamente sufrió un accidente.

Aunque lo más razonable es que un vehículo accidentado se encuentre fácilmente recorriendo las carreteras, se achacó a la oscuridad la falta de resultados, pero cuando la búsqueda se reanudó con varios helicópteros empezó a parecer aún más extraño que no se encontrara ni rastro del supuesto vehículo.

Las sospechas que la Guardia Civil albergó desde un principio de que se trataba de una broma de mal gusto se intensificaron a lo largo del domingo, pero a última hora se recibió una nueva llamada. Esta vez, la comunicante dijo ser una niña de seis años de nombre Alba y estar en un coche del que no podía salir «porque su madre y su hermana estaban dormidas».

No dejaba de resultar extraño que una niña de seis años que es capaz de llamar casi 20 veces

a la Guardia Civil no pudiera aportar ningún dato que sirviera, no ya para localizar el lugar en que se encontraba, sino, al menos, para identificar a su madre y a su familia, pero la dramática escena descrita por la niña hizo temer, incluso, que su madre estuviera muerta y el lunes se reanudó la operación de rescate.

Broma cara

La broma saldrá cara a los padres de la niña. Su prodigiosa imaginación urdió una trama que movilizó cientos de efectivos y medios materiales, gastos inútiles que la Comunidad se ha propuesto recuperar. Ayer el consejero de Medio Ambiente, Carlos Mayor Oreja, dio la orden de abrir un expediente de reintegro para reclamar el pago

de los costes del despliegue.

La Secretaría General Técnica de Medio Ambiente será la encargada de calcular la parte proporcional de dinero público de los sueldos de los 15 miembros del Grupo Especial de Rescate en Altura durante las 48 horas que dedicaron al rastreo.

A la cuenta se sumará el gasto de la gasolina de los vehículos todoterreno de los bomberos, el combustible del helicóptero y la parte proporcional del importe que paga la Comunidad al año por su alquiler con tripulación incluida.

«Hasta mañana (por hoy) no sabremos la cifra exacta, pero creemos que rondará el millón y medio de pesetas, sólo por la participación de los bomberos de la Comunidad», señaló Fernández Santamaría, director de Protección Ciudadana.

*CARVER, Raymond
Catedral (págs. 59-86)
Barcelona: Anagrama, 1999
ISBN 84-339-2057-X*

El sábado por la tarde fue a la pastelería del centro comercial. Después de mirar las fotografías de pasteles pegadas en las páginas de una especie de álbum, encargó uno de chocolate, el preferido de su hijo. El que escogió estaba adornado con una nave espacial y su plataforma de lanzamiento bajo una rociada de blancas estrellas, y con un planeta escarchado de color rojo en el otro extremo. El nombre del niño, SCOTTY, iría escrito en letras verdes bajo el planeta. El pastelero, que era un hombre mayor con cuello de toro, escuchó sin rechistar mientras ella le decía que el niño cumpliría ocho años el lunes siguiente. El pastelero llevaba un delantal blanco que parecía un guardapolvo. Los cordones le pasaban por debajo de los brazos, se cruzaban en la espalda y luego volvían otra vez delante, donde los había atado bajo su amplio vientre. Se secaba las manos en el delantal mientras le escuchaba. Seguía con la vista fija en las fotografías y la dejaba hablar. No la interrumpió. Acababa de llegar al trabajo y se iba a pasar toda la noche junto al horno, de modo que no tenía mucha prisa.

Ella le dio su nombre, Ann Weiss, y su número de teléfono. El pastel estaría hecho para el lunes por la mañana, recién sacado del horno, y con tiempo suficiente para la fiesta del niño, que era por la tarde. El pastelero no parecía animado. No hubo cortesía entre ellos, sólo las palabras justas, los datos indispensables. La hizo sentirse incómoda, y eso no le gustó. Mientras estaba inclinado sobre el mostrador con el lapicero en la mano, ella observó sus rasgos vulgares y se preguntó si habría hecho algo en la vida aparte de ser pastelero. Ella era madre, tenía treinta y tres años y le parecía que todo el mundo, sobre todo un hombre de la edad del pastelero, lo bastante mayor para ser su padre, debería haber tenido niños y conocer ese momento tan especial de las tartas y las fiestas de cumpleaños. Deberían de tener eso en común, pensó ella. Pero la trataba de una manera brusca; no grosera, simplemente brusca. Renunció a hacerse amiga suya. Miró hacia el fondo de la pastelería y vio una mesa de madera, grande y sólida, con moldes pasteleros de aluminio amontonados en un extremo; y, junto a la mesa, un recipiente de metal lleno de rejillas vacías. Había un horno enorme. Una radio tocaba música country-western.

El pastelero terminó de anotar los datos en la libreta de encargos y cerró el álbum de fotografías. La miró y dijo:

- El lunes por la mañana.

Ella le dio las gracias y volvió a su casa.

El lunes por la mañana, el niño del cumpleaños se dirigía andando a la escuela con un compañero. Se iban pasando una bolsa de patatas fritas, y el niño intentaba adivinar lo que su amigo le regalaría por la tarde. El niño bajó de la acera en un cruce, sin mirar, y fue inmediatamente atropellado por un coche. Cayó de lado, con la cabeza junto al bordillo y las piernas sobre la calzada. Tenía los ojos cerrados, pero movía las piernas como si tratara de subir por algún sitio. Su amigo soltó las patatas fritas y se puso a llorar. El coche recorrió unos treinta metros y se detuvo en medio de la calle. El conductor miró por encima del hombro. Esperó hasta que el muchacho se levantó tambaleante. Oscilaba un poco. Parecía atontado, pero ileso. El conductor puso el coche en marcha y se alejó.

El niño del cumpleaños no lloró, pero tampoco tenía nada que decir. No contestó cuando su amigo le preguntó qué pasaba cuando a uno le atropellaba un coche. Se fue andando a casa y su amigo continuó hacia el colegio. Pero, después de entrar y contárselo a su madre -que estaba sentada a su lado en el sofá diciendo: "Scotty, cariño, ¿estás seguro de que te encuentras bien?", y pensando en llamar al médico de todos modos-, se tumbó de pronto en el sofá, cerró los ojos y se quedó inmóvil. Ella, al ver que no podía despertarle, corrió al teléfono y llamó a su marido al trabajo. Howard le dijo que conservara la calma, que se mantuviera tranquila, y después pidió una ambulancia para su hijo y él, por su parte, se dirigió al hospital.

Desde luego, la fiesta de cumpleaños fue cancelada. El niño estaba en el hospital, conmocionado. Había vomitado y sus pulmones habían absorbido un líquido que sería necesario extraerle por la tarde. En aquellos momentos parecía sumido en un sueño muy profundo, pero no estaba en coma, según recalcó el doctor Francis cuando vio la expresión inquieta de los padres. A las once de la noche, cuando el niño parecía descansar bastante tranquilo después de muchos análisis y radiografías y no había nada más que hacer que esperar a que se despertara y volviera en sí, Howard salió del hospital. Ann y él no se habían movido del lado del niño desde la tarde, y se dirigía a casa a darse un baño y cambiarse de ropa.

- Volveré dentro de una hora -dijo.

Ella asintió con la cabeza.

- Muy bien -repuso-. Aquí estaré. [...]

Howard volvió a casa. Condujo muy deprisa por las calles mojadas; luego se dominó y amonó la velocidad. Hasta entonces la vida le había ido bien y a su entera satisfacción: univer-

sidad, matrimonio, otro año de facultad para lograr una titulación superior en administración de empresas, miembro de la sociedad inversora. Padre. Era feliz y, hasta el momento, afortunado; era consciente de ello. Sus padres vivían aún, sus hermanos y su hermana estaban establecidos, sus amigos de universidad se habían dispersado para ocupar su puesto en la sociedad. Hasta el momento se había librado de la desgracia, de aquellas fuerzas cuya existencia conocía y que podían incapacitar o destruir a un hombre si la mala suerte se presentaba o si las cosas se ponían mal de repente. Se metió por el camino de entrada y paró. Le empezó a temblar la pierna izquierda. Se quedó en el coche un momento y trató de encarar la situación de manera racional. Un coche había atropellado a Scotty. El niño estaba en el hospital, pero él tenía la seguridad de que se pondría bien. Howard cerró los ojos y se pasó la mano por la cara. Bajó del coche y se dirigió a la puerta principal. El perro ladraba dentro de la casa. El teléfono sonaba con insistencia mientras él abría y buscaba a tientas el interruptor de la luz. No tenía que haber salido del hospital. No debía haberse marchado.

- ¡Maldita sea! -exclamó.

Descolgó el teléfono.

- ¡Acabo de entrar por la puerta!

- Tenemos un pastel que no han recogido -dijo la voz al otro lado de la línea.

- ¿Cómo dice? -preguntó Howard.

- Un pastel -repitió la voz -. Un pastel de dieciséis dólares.

Howard apretó el aparato contra la oreja, tratando de entender.

- No sé nada de un pastel -dijo-. ¿De qué me habla, por Dios?

- No me venga con ésas -dijo la voz.

Howard colgó. Fue a la cocina y se sirvió un whisky. Llamó al hospital. Pero el niño seguía en el mismo estado; dormía y no había habido cambio alguno. Mientras la bañera se llenaba, Howard se enjabonó la cara y se afeitó. Acababa de meterse en la bañera y de cerrar los ojos cuando volvió a sonar el teléfono. Salió de la bañera con dificultad, cogió una toalla y fue corriendo al teléfono diciéndose: "Idiota, idiota", por haberse marchado del hospital.

- ¡Diga! -gritó al descolgar.

No se oyó nada al otro extremo de la línea. Entonces colgaron.

1. ORIENTACIONES PARA EL PROFESORADO

Raymond Carver (Clatskanie, Oregon; 1939 - Port Angeles, Washington; 1988), además de poeta y ensayista, fue una figura central en el renacimiento del cuento en lengua inglesa. Su estilo conciso y coloquial es uno de los más representativos de la literatura contemporánea. Su primer relato apareció en la prestigiosa revista *Esquire*, pero hasta 1976 no consiguió publicar su primer libro de relatos *Hablamos de amor*, con el que vio reconocido su talento. A partir de entonces alcanzó gran celebridad en Estados Unidos con obras como *No hagas una historia*, *Nueve historias y un poema*, *Las víctimas de la felicidad*, *Catedral o Háblame de amor*. En los relatos de Raymond Carver hay humor, desesperación, cinismo, ternura, violencia; en definitiva, todos los registros de la condición humana. En 1988, fue elegido miembro de la Academia Americana e Instituto de Artes y Letras, y la Universidad de Hartford le otorgó un doctorado en Letras.

Parece una tontería es uno de los relatos incluidos en el volumen *Short cuts (Vidas cruzadas)*, que dio origen a la película del mismo título. Carver es uno de los máximos representantes de la corriente literaria del *dirty realism* (realismo sucio), tendencia literaria que tiene como objetivo describir las vidas de seres inadaptados, solitarios, existencialmente a la deriva o que tienen que soportar situaciones que les exceden y ante las que no saben cómo reaccionar. Otros de sus libros son *¿Quieres hacer el favor de callarte, por favor?*, *De qué hablamos cuando hablamos del amor* y *Tres rosas amarillas*.

Parece una tontería, publicado originariamente en *Catedral*, cuenta un dramático episodio: la muerte de un niño de ocho años, Scotty, atropellado por un coche el día de su cumpleaños. Al principio, el accidente no parece grave. Sin embargo, las cosas se complican y Scotty, ante la desolación de sus padres, muere. Como contrapunto al suceso, las llamadas telefónicas del pastelero subrayan la tragedia de los hechos.

1.1. EDUCACIÓN VIAL

1.1.1.- En la vía pública, tan importante es la actitud de los peatones como la de los conductores. Ambas conductas han de complementarse.

1.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

1.2.1.- En medio de la existencia cotidiana, casi por azar, un accidente cambia la vida de una familia. Este fragmento del relato de Carver permite analizar las diferentes responsabilidades que se pueden observar en un acto.

1.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

1.3.1.- El autor desarrolla el relato de forma impasible, dejando que los hechos y las reacciones de los personajes definan el ambiente. A medida que el relato avanza, esa aparente imparcialidad provoca desazón en el lector, pues asiste a los hechos como un espectador que poco a poco se ve involucrado en la tragedia.

1.3.2.- En este fragmento es esencial el punto de vista del narrador. El autor apenas dedica espacio a la descripción del accidente, y se centra en las consecuencias que tiene para los padres de Scotty. De esta manera, en tercera persona, describe fríamente los hechos y las reacciones de los protagonistas.

2. ORIENTACIONES PARA EL ALUMNADO

2.1. EDUCACIÓN VIAL

2.1.1.- Actividades individuales

- Señala en el texto el momento exacto en el que se describe el accidente de Scotty. ¿Es correcta la reacción del conductor?

- ¿Antes del atropello, Scotty va distraído, habla con alguien? ¿Podía haberse evitado el atropello?

2.1.2.- Actividades en grupo

- Analizad con detenimiento los cambios que se producen en una familia después de una tragedia como la de Scotty.

2.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

2.2.1.- Actividades individuales

- ¿En qué principios morales se sustenta la obligación de ayudar a alguien al que ha causado un mal? ¿Y aunque no se lo hayas causado?

2.2.2.- Actividades en grupo

- ¿Cómo actuarías ante un accidentado si estuvieras solo y no pudieras conseguir ayuda en poco tiempo?

2.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

2.3.1.- Actividades individuales

- En este relato predomina la tercera persona: "El sábado por la tarde fue a la pastelería del centro comercial. Después de mirar las fotografías de pasteles pegadas en las páginas de una especie de álbum, encargó uno de chocolate, el preferido de su hijo". ¿Crees que ese punto de vista subraya la tragedia o la convierte en algo impersonal? Teniendo en cuenta lo anterior, explica las sensaciones que te produce su lectura.

2.3.2.- Actividades en grupo

- En pequeños grupos, volved a narrar el accidente del niño en primera persona y en presente de indicativo. Comparad ese punto de vista con el del relato explicando las diferencias que observéis.

2.4. TEXTO DE APOYO

2.4.1.- La Educación Vial ha sido objeto de una campaña en muchos ámbitos, como por ejemplo el de las personas adultas. Lee el texto que se adjunta y precisa el concepto de Educación Vial.

2.4.2.- El informe de la Dirección General de Tráfico sobre "Evolución de los accidentes mortales en carretera, enero-noviembre años 2000-2001" ofrece datos que conviene tener en cuenta.



1999, AÑO DE LA EDUCACIÓN VIAL EN ESPAÑA



El tráfico es un fenómeno sociológico que impregna a toda la sociedad. Nadie puede decir que el tráfico no le afecta ya que, con sólo salir a la calle, se encuentra con él.

Para las personas que llegan a España los problemas se agravan, dado que el fenómeno del tráfico en sus países suele estar menos desarrollado o proceden de zonas rurales en las que ni siquiera existe, o el entorno vial de donde proceden es totalmente diferente.

Consciente de ello, la Dirección General de Tráfico, que tiene entre sus objetivos la educación vial de todos los ciudadanos, ha puesto en marcha un programa con el que se pretende que la educación vial llegue a todas las personas adultas y se incorpore a los currículum de todos los niveles educativos establecidos en la Logse para los adultos, dedicando una atención especial a los inmigrantes como un modo de colaborar en su integración en la materia que es de su competencia: "El Tráfico".

EDUCACIÓN VIAL PARA PERSONAS ADULTAS

CONCEPTO DE EDUCACIÓN VIAL

De las muchas definiciones que existen sobre educación vial tomamos la que consideramos la más completa: "Educación Vial es el aprendizaje de conocimiento, hábitos y actitudes en relación con las reglas, normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas por las calzadas y aceras, que permitan a los ciudadanos/as dar una respuesta adecuada (segura y fluida) en las distintas situaciones de tráfico en las que se vea inmerso, ya sea como peatón, pasajero o conductor".

Esta definición nos lleva a la conclusión de que la tradicional creencia sobre la educación vial en el sentido de que son unos aprendizajes que se adquieren sólo en la escuela, está superada. El concepto se amplía y se considera un proceso de formación que debe darse, fundamentalmente en la escuela y a la edad más temprana posible, pero también en cualquier momento de la vida de la persona ya que lo que pretende la educación vial es que los ciudadanos circulen con seguridad y fluidez por las vías públicas, en cualquier situación o circunstancia.

Otro error que se da a menudo es reducir la Educación Vial a Formación de Conductores y considerar que los adultos sólo se educan vialmente cuando obtienen el permiso de conducir. Una mirada a las estadísticas de los accidentes de circulación y a las causas y personas implicadas nos hace darnos cuenta que afecta a todos los sectores de la sociedad y que las causas y circunstancias son múltiples y variadas.

Por otro lado, la educación vial de personas adultas tiene un doble objetivo: ganar en seguridad cuando circula por las vías públicas, y que la ganen los menores de la casa, ya que, el adulto es un agente educativo de primera magnitud para ellos. ¿Cómo un niño va a comportarse adecuadamente en la calle si ve que su padre, hermano mayor, o cualquier otro adulto de la familia con influencia sobre él no respeta las normas de la circulación cuando va conduciendo o cuando es peatón?

Por este motivo consideramos que toda la sociedad se tiene que comprometer en esta tarea y la educación vial debe llegar a todos los ciudadanos ya sean niños, jóvenes o adultos y ya sea a través de la escuela, de centros educativos para adultos, asociaciones de vecinos, culturales, de consumidores, etc.

OBJETIVOS GENERALES.

- 1.- Elaborar programaciones para su inclusión en los programas y currículum de educación de personas adultas, en todos los niveles académicos establecidos por la LOGSE.
- 2.- Fomentar la puesta en marcha de actividades de Educación Vial dirigidas a inmigrantes, que les permita una mejor integración en nuestra sociedad.
- 3.- En general, educar vialmente a todas las personas adultas y en especial a las que tie-

nen posibilidades de ser mediadoras en procesos de formación de niños y jóvenes.

4.- Elaborar material didáctico de Educación Vial para los citados grupos y colectivos.

ESTRUCTURA DEL PROGRAMA

El Programa está dirigido por la Subdirección General de Investigación y Formación Vial, Área de Educación Vial y Divulgación, desde la que se proponen las líneas generales de actuación y se apoya técnica, económica y pedagógicamente el programa.

En cada Jefatura provincial de tráfico existe un coordinador de educación vial que visita periódicamente las entidades públicas o de iniciativa social de su provincia como: centros de educación de adultos, ONGs que se dediquen a atender a colectivos de inmigrantes, asociaciones culturales, de vecinos, juveniles, etc. La misión de los coordinadores es la de proponer la puesta en marcha de programas conjuntos, ofrecer el material existente, y animar, estimular, concienciar, etc., a la sociedad sobre la importancia de una correcta Educación Vial.

CONTENIDOS CONCEPTUALES DE EDUCACIÓN VIAL PARA PERSONAS ADULTAS

El Ministerio de Educación y Cultura y las Comunidades Autónomas con competencias en materia de educación están publicando Decretos en los que se desarrollan las diferentes leyes de Educación de Adultos y en las que ponen las bases generales del tratamiento de la educación vial en los diferentes niveles de la educación de personas adultas. A título de ejemplo reseñamos lo establecido por la Ley de Adultos de la Junta de Andalucía, que regula la oferta educativa y el currículum de la educación de personas adultas. El anexo II del Área de Desarrollo Social y funcional, punto 5, "Tratamiento de la Educación Vial", establece lo siguiente: La Educación Vial se entiende como el conjunto de interrelaciones que se producen entre las personas, las vías y los vehículos, y entre éstas y el medio físico, material, y social.

La Educación Vial es, pues, el conocimiento de las reglas, normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas por las calzadas y aceras; así como la adquisición de valores, hábitos y actitudes que permitan a los ciudadanos y ciudadanas dar una respuesta adecuada (segura y fluida) en las distintas situaciones de tráfico en las que se vea inmerso, ya sea como peatón, pasajero o conductor".

Los contenidos de Educación Vial se caracterizan, sobre todo, por ser un conocimiento relevante y útil y con carácter universal. El tratamiento de la Educación Vial tendrá los siguientes contenidos:

- Los elementos que intervienen en el tráfico.
- El lenguaje del tráfico.
- El tráfico de vehículos y el medio social

y natural.

Por otro lado la Resolución de 17 de abril de 1996, de la secretaría de Estado de Educación, por la que se establecen las orientaciones para la distribución de objetivos, contenidos y criterios de evaluación para las enseñanzas iniciales de educación básica para personas adultas, establece los objetivos generales para el nivel I o de Alfabetización, formulando entre otros el siguiente objetivo: "Valorar las ventajas e inconvenientes de los diferentes medios de transporte, desde el punto de vista de la utilización, alternativas, coste, impacto medioambiental..." Así mismo para los alumnos de nivel II o de consolidación de conocimientos y técnicas instrumentales, selecciona como conceptos, "Redes y Medios de Transporte", como procedimientos, "Observación e interpretación de mapas y carreteras, señales de informativas..." y como actitudes, "Respeto, en la utilización de los distintos medios de transporte, por las normas de seguridad, cuidado y conservación".

La resolución citada, selecciona multitud de conceptos que de una forma directa o indirecta tienen relación con los contenidos que se desarrolla en un programa de Educación Vial.

ASPECTOS METODOLÓGICOS.

La resolución de la Secretaría de Estado de Educación, por la que se establecen orientaciones para la distribución de objetivos, contenidos y criterios de evaluación para las enseñanzas iniciales de la educación básica para personas adultas establece dos niveles: Nivel I o de alfabetización y Nivel II o de consolidación de conocimientos y técnicas instrumentales, dividiendo esta última en tres módulos. Por otra parte, algunas Comunidades Autónomas como la Andalucía, han desarrollado leyes para la educación de personas Adultas en sus respectivos ámbitos, en las que establecen otras denominaciones y otras divisiones de las enseñanzas para personas adultas, pero que en general, aunque con diferentes nombres y organización, responden aproximadamente a los mismos niveles formativos.

Por este motivo y para un mejor desarrollo del programa se ha desarrollado el mismo en los siguientes apartados: Un primer nivel inicial que incluiría las clásicas denominaciones de alfabetización y neolector, un segundo nivel que abarcaría lo que tradicionalmente se ha denominado educación básica y que posibilitaría a los alumnos enlazar con el nivel de educación secundaria obligatoria. Se establecen tres apartados más dedicados a Español para inmigrantes, Educación no formal, y padres de niños en educación infantil.

Un principio metodológico fundamental en la educación de personas adultas es la globalización, tomando un eje conductor como elemento sobre el que construir el aprendizaje significativo. Es, por lo tanto, necesario que en el Proyecto Curricular del Centro se integre la Educación vial como un eje generador

globalizado e interdisciplinar y que en el Diseño Curricular de Aula se seleccionen, concreten y secuencien los contenidos conceptuales de Educación Vial que mejor se adapten a las peculiaridades y realidades de sus alumnos y globalicen sus contenidos con los de las diferentes áreas del conocimiento de cada nivel.

Se reseñan a continuación algunos aspectos que hacen referencia a los diferentes niveles de educación de personas adultas señalados anteriormente:

- **Alfabetización:** Se pretende apoyar los procesos de alfabetización de personas adultas proporcionando un material que pueda ser usado como complemento a los métodos de alfabetización y que ofrezca contenidos de temas generales de educación vial adaptados a este nivel.

- **Neolectores:** Para estos alumnos se ha elaborado un material que pretende perfeccionar el nivel de lectura de los alumnos neolectores proporcionándoles lecturas adaptadas a su nivel.

- **Educación básica:** Utilizando como eje conductor la Educación Vial, proponemos, como un aspecto básico de la metodología, la "Globalización". Se han elaborado unos módulos de Educación Vial con la intención de que los profesores los globalicen con las diferentes áreas del conocimiento establecidos para este nivel. En este apartado se desarrolla una sugerencia de globalización con las áreas de sociales, lengua y matemáticas.

- **Español para inmigrantes:** Hemos elaborado un material que pueda ser utilizado como complemento a los métodos de aprendizaje del español para extranjeros. El material elaborado se dirige al nivel inicial, aunque se tiene la intención de publicar nuevos materiales para otros niveles.

- **Educación no formal:** Pretende introducir contenidos de Educación Vial en las diferentes actividades y talleres de educación no formal y programas de intervención social de asociaciones, ONGs y entidades diversas. Este ámbito del programa para personas adultas está en fase de estudio, en el momento que está preparado se iniciará el procedimiento habitual seguido para cualquier programa.

- **Padres de niños en educación infantil:** El programa se denomina Familia-escuela. Los niños desarrollan en el aula la unidad temática "La calle" y coincidiendo en el tiempo, se organiza con los padres una charla en la que se les informa de todos los contenidos y actividades que los niños están desarrollando en el aula. Está claro que lo que se pretende es que exista una correlación entre lo que se explica a los niños en la clase y el comportamiento de los padres cuando les acompañan.

Los materiales elaborados para este programa están publicados. Si algún centro o entidad está interesado en realizar algún programa para personas adultas, puede solicitar el material y la información que precise a los Coordinadores Provinciales de Educación Vial de la Jefatura de Tráfico de su provincia.



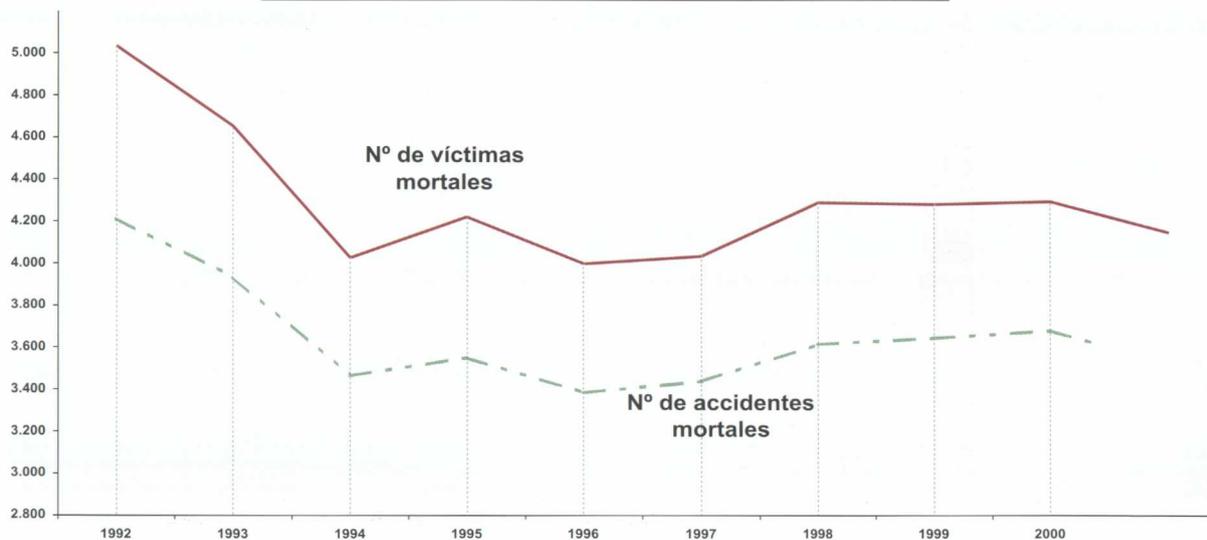
SINIESTRALIDAD VIAL INTERURBANA (1)

El presente informe recoge los principales datos de los accidentes mortales de circulación en vía interurbana de los años 2000 y 2001 durante el período comprendido entre las 00:00 horas del 1 de enero y las 23:59 del 31 de diciembre. De acuerdo con la Orden de 18 de febrero de 1993 se define como accidente mortal aquel en el que al menos una persona resulta muerta dentro de las primeras 24 horas siguientes al siniestro.

Los datos reflejan que en el año 2001 se inicia un descenso tanto en accidentes como en víctimas mortales. Además, se constata que la disminución porcentual es similar a la del año 1996 que ha sido el año con las cifras más bajas durante el período comparado y que los resultados en datos porcentuales tanto en accidentes como en víctimas mortales son los mejores de los últimos 5 años.

Tabla y gráfico nº1

	ACCIDENTES MORTALES				VÍCTIMAS MORTALES			
	Nº	Índice	Variación en relación con el año anterior		Nº	Índice	Variación en relación con el año anterior	
			Nº	%			Nº	%
1992	4.209	100			5.035	100		
1993	3.930	93	-279	-6,6	4.653	92	-382,0	-7,6
1994	3.462	82	-468	-11,9	4.026	80	-627,0	-13,5
1995	3.549	84	87	2,5	4.220	84	194,0	4,8
1996	3.383	80	-166	-4,7	3.998	79	-222,0	-5,3
1997	3.437	82	54	1,6	4.034	80	36,0	0,9
1998	3.613	86	176	5,1	4.289	85	255,0	6,3
1999	3.642	87	29	0,8	4.280	85	-9,0	-0,2
2000	3.678	87	36	1,0	4.295	85	15,0	0,4
2001	3.525	84	-153	-4,2	4.145	82	-150,0	-3,5
MEDIA	3.643				4.298			



(1) Fuente: Siniestralidad Vial Interurbana enero-diciembre 2000-2001.

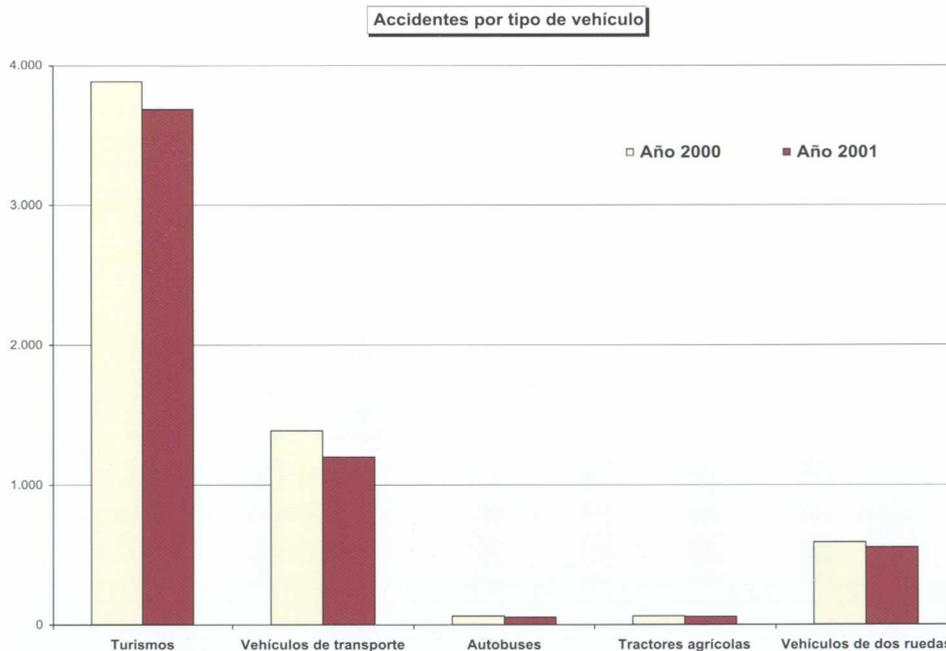
Ministerio del Interior. Dirección General de Tráfico. Subdirección General de Investigación y Formación Vial.

SINIESTRALIDAD POR TIPO DE VEHÍCULO

La reducción de los accidentes mortales registrados en el año 2001 llevó pareja una disminución de vehículos implicados, 5.653 frente a los 6.032 del año 2000, lo que equivale a un descenso del -6,3%. De acuerdo con la tabla nº 5, todos los tipos de vehículos sufrieron un descenso, excepto las bicicletas y los cuatriciclos que incrementaron la siniestralidad.

Tabla y gráfico nº5

Tipo de vehículo			Diferencias		Reparto proporcional		
	2000	2001	Nº	%	2000	2001	Dif. %
Turismos	3.881	3.684	-197	-5,1	64,3	65,2	0,8
Furgonetas	526	429	-97	-18,4	8,7	7,6	-1,1
Autobuses	59	52	-7	-11,9	1,0	0,9	-0,1
Autobuses escolares	2	2	0	0,0	0,0	0,0	0,0
Camiones	492	486	-6	-1,2	8,2	8,6	0,4
Vehículos articulados	367	285	-82	-22,3	6,1	5,0	-1,0
Tractores agrícolas	60	56	-4	-6,7	1,0	1,0	0,0
Motocicletas	276	245	-31	-11,2	4,6	4,3	-0,2
Ciclomotores	241	228	-13	-5,4	4,0	4,0	0,0
Bicicletas	70	79	9	12,9	1,2	1,4	0,2
Cuatriciclo	2	9	7	350,0	0,0	0,2	0,1
Otros vehículos	25	23	-2	-8,0	0,4	0,4	0,0
Se Desconoce	31	75	44	141,9	0,5	1,3	0,8
TOTAL	6.032	5.653	-379	-6,3	100,0	100,0	0,0

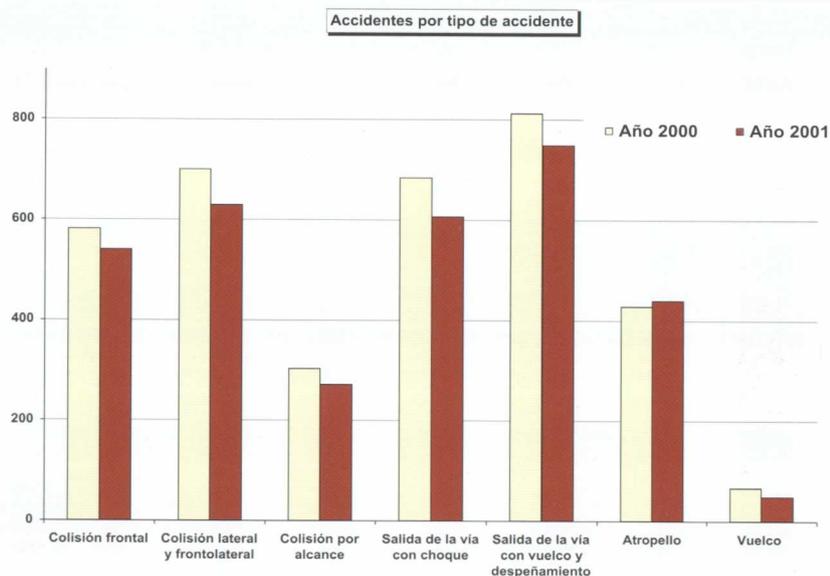


SINIESTRALIDAD POR TIPO DE ACCIDENTE

Los accidentes mortales producidos por colisiones y por salidas de la vía sufrieron un descenso en torno al -8% y -6% respectivamente. Asimismo descendió el vuelco en un -25,8%. En cambio sufrió un incremento el atropello a animal, pasando de 7 a 9 casos, un +28,6%. El elevado incremento en otros tipos de accidentes es debido, entre otras razones, a la imprecisión en su calificación.

Tabla y gráfico nº 6

Tipo de accidente	2000	2001	Diferencias		Reparto proporcional		
			Nº	%	2000	2001	Dif. %
Colisión frontal	581	539	-42	-7,2	15,8	15,3	-0,5
Colisión lateral	112	100	-12	-10,7	3,0	2,8	-0,2
Colisión fronto-lateral	588	529	-59	-10,0	16,0	15,0	-1,0
Colisión por alcance	229	216	-13	-5,7	6,2	6,1	-0,1
Colisión múltiple	74	55	-19	-25,7	2,0	1,6	-0,5
Col. con obstáculo en la calzada	8	3	-5	-62,5	0,2	0,1	-0,1
Otros tipos de colisión	7	22	15	214,3	0,2	0,6	0,4
TOTAL COLISIONES	1.599	1.464	-135	-8,4	43,5	41,5	-1,9
Otros tipos de salida de la vía	71	113	42	59,2	1,9	3,2	1,3
Salida de la vía con choque	683	606	-77	-11,3	18,6	17,2	-1,4
Salida de la vía con vuelco	625	604	-21	-3,4	17,0	17,1	0,1
Salida de la vía con despeñamiento	187	144	-43	-23,0	5,1	4,1	-1,0
TOTAL SALIDAS DE LA VÍA	1.566	1.467	-99	-6,3	42,6	41,6	-1,0
Otros tipos de accidente	20	106	86	430,0	0,5	3,0	2,5
Atropello de peatón	420	430	10	2,4	11,4	12,2	0,8
Atropello de animal	7	9	2	28,6	0,2	0,3	0,1
Vuelco	66	49	-17	-25,8	1,8	1,4	-0,4
TOTAL	3.678	3.525	-153	-4,2	100,0	100,0	0,0

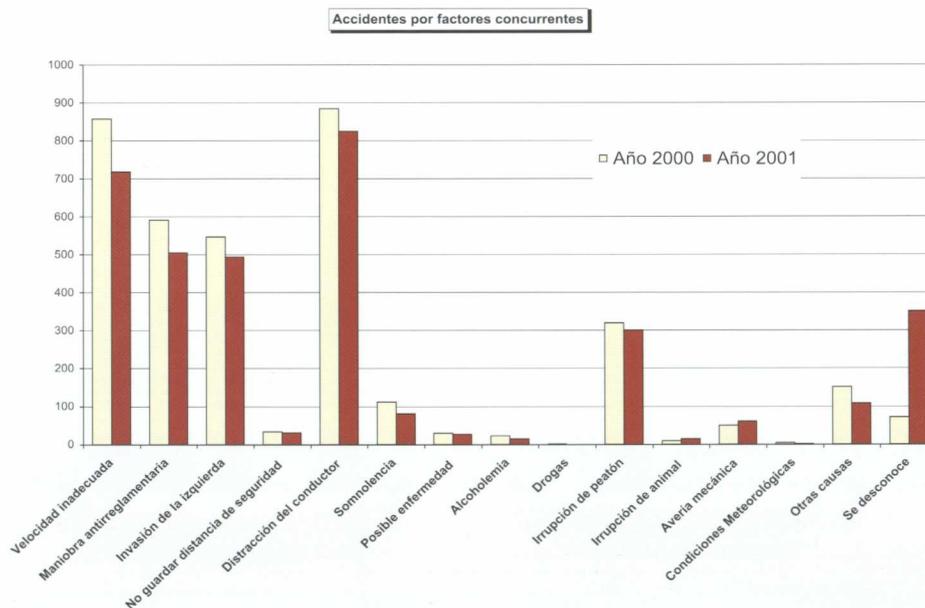


SINIESTRALIDAD POR FACTORES CONCURRENTES

En el año 2001 como factor más frecuente se presentó la distracción del conductor y la velocidad inadecuada. No obstante, en ambos existe una importante reducción en relación con el año anterior, un -6,8% y un -16,3% respectivamente. Cabe destacar la reducción en la maniobra antirreglamentaria y la somnolencia. El elevado incremento en "se desconoce" es debido, entre otras razones, a la imprecisión en su calificación.

Tabla y gráfico n° 7

Factores concurrentes	2000	2001	Diferencias		Reparto proporcional		
			Nº	%	2000	2001	Dif. %
Velocidad inadecuada	857	717	-140	-16,3	23,3	20,3	-3,0
Maniobra antirreglamentaria	590	504	-86	-14,6	16,0	14,3	-1,7
Invasión de la izquierda	546	494	-52	-9,5	14,8	14,0	-0,8
No guardar distancia de seguridad	33	31	-2	-6,1	0,9	0,9	0,0
Distracción del conductor	884	824	-60	-6,8	24,0	23,4	-0,7
Somnolencia	111	80	-31	-27,9	3,0	2,3	-0,7
Posible enfermedad	29	26	-3	-10,3	0,8	0,7	-0,1
Alcoholemia	23	15	-8	-34,8	0,6	0,4	-0,2
Drogas	1	0	-1	-100,0	0,0	0,0	0,0
Irrupción de peatón	320	301	-19	-5,9	8,7	8,5	-0,2
Irrupción de animal	9	14	5	55,6	0,2	0,4	0,2
Avería mecánica	49	60	11	22,4	1,3	1,7	0,4
Condiciones Meteorológicas	4	1	-3	-75,0	0,1	0,0	-0,1
Otras causas	151	108	-43	-28,5	4,1	3,1	-1,0
Se desconoce	71	350	279	393,0	1,9	9,9	8,0
TOTAL	3.678	3.525	-153	-4,2	100,0	100,0	0,0



SINIESTRALIDAD POR TIPO DE VÍA

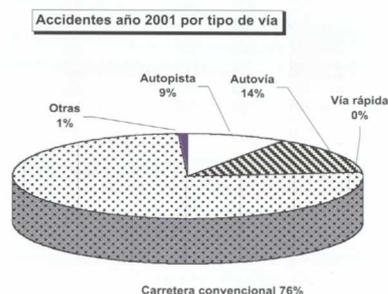
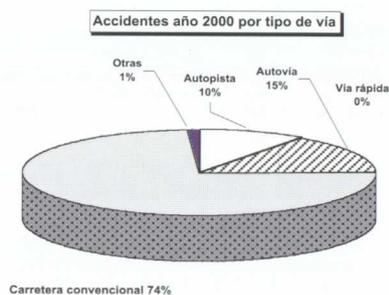
Atendiendo al tipo de vía, se puede observar que en todas ellas descendieron el número de accidentes y el de víctimas mortales. En porcentaje, el descenso más importante en accidentes y en víctimas mortales se produjo en las denominadas como "otras vías" -vías de inferior categoría- pero hay que destacar la importante reducción en las vías de alta capacidad.

Tabla y gráfico nº 8

2000	Accidentes	Muertos	Heridos Graves	Heridos Leves	Reparto proporcional	
					Accidentes	Muertos
Autopistas	353	421	204	244	9,6	9,8
Autovías	550	662	371	489	15,0	15,4
Vías Rápidas	8	10	11	3	0,2	0,2
Carreteras Convencionales	2.728	3.160	1.620	1.472	74,2	73,6
Otras	39	42	11	9	1,1	1,0
TODAS	3.678	4.295	2.217	2.217	100,0	100,0

2001	Accidentes	Muertos	Heridos Graves	Heridos Leves	Reparto proporcional	
					Accidentes	Muertos
Autopistas	320	379	206	232	9,1	9,1
Autovías	498	598	316	408	14,1	14,4
Vías Rápidas	7	11	7	8	0,2	0,3
Carreteras Convencionales	2.674	3.116	1.523	1.305	75,9	75,2
Otras	26	41	9	6	0,7	1,0
TODAS	3.525	4.145	2.061	1.959	100,0	100,0

Diferencias	Accidentes		Muertos		H. Graves	H. Leves
	Nº	%	Nº	%	Nº	Nº
Autopistas	-33	-9,3	-42	-10,0	2	-12
Autovías	-52	-9,5	-64	-9,7	-55	-81
Vías Rápidas	-1	-12,5	1	10,0	-4	5
Carreteras Convencionales	-54	-2,0	-44	-1,4	-97	-167
Otras	-13	-33,3	-1	-2,4	-2	-3
TODAS	-153	-4,2	-150	-3,5	-156	-258



SINIESTRALIDAD POR TRAMOS HORARIOS

En el año 2001 el tramo donde se produjo mayor número de accidentes fue el de la tarde, 14:00 a 19:59 y por el contrario, en el de la noche, 20:00 a 23:59, fue donde se registró la menor siniestralidad. El descenso del número de accidentes afectó a todos los tramos. Comparando los datos con el año 2000, el más acusado se produjo en el tramo de 00:00 a 06:59 (-10,1%).

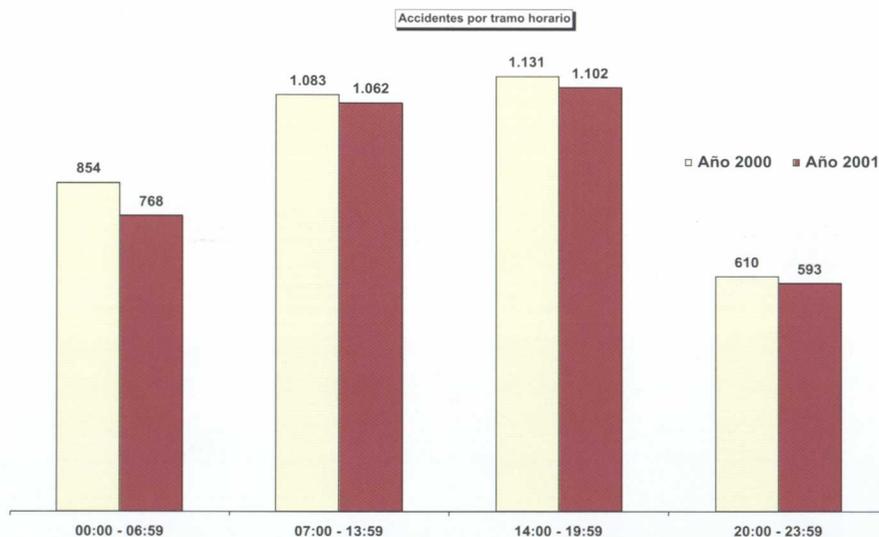
En cuanto a víctimas mortales todos los tramos han visto reducidas sus cifras, excepto el tramo de noche que ha experimentado un ligero incremento (+3,4%).

Tabla y gráfico nº 9

2000	Accidentes		Muertos	
	Nº	%	Nº	%
00:00 - 06:59	854	23,2	992	23,3
07:00 - 13:59	1.083	29,4	1.258	29,5
14:00 - 19:59	1.131	30,8	1.362	32,0
20:00 - 23:59	610	16,6	646	15,2
TOTAL	3.678	100,0	4.258	100,0

2001	Accidentes		Muertos	
	Nº	%	Nº	%
00:00 - 06:59	768	21,8	874	21,7
07:00 - 13:59	1.062	30,1	1.235	30,7
14:00 - 19:59	1.102	31,3	1.244	30,9
20:00 - 23:59	593	16,8	668	16,6
TOTAL	3.525	100,0	4.021	100,0

Diferencias	Accidentes		Muertos	
	Nº	%	Nº	%
00:00 - 06:59	-86	-10,1	-118	-11,9
07:00 - 13:59	-21	-1,9	-23	-1,8
14:00 - 19:59	-29	-2,6	-118	-8,7
20:00 - 23:59	-17	-2,8	22	3,4
TOTAL	-153	-4,2	-237	-5,6



MÚGICA, Daniel
La ciudad de abajo
Barcelona: Plaza y Janés, 1996, (págs. 115-125)
ISBN 84-01-38553-9

Recuerdo estar borracho, la madrugada se abría y giraba en mi cabeza. Yo jugaba al Rescondite con el alcohol, temiendo al invierno que se presentaría. El invierno estaba a la vuelta de la esquina. El alcohol creaba ilusiones que zanjaban los problemas.

Recuerdo la tibieza de un cielo de alas de fantasma. Apretaba el acelerador, la calle como en un videojuego palpitaba detrás, volaba en una burbuja de tristeza. Los edificios estaban borrosos, los semáforos. Pensaba que estaban en verde y que yo los gobernaba, en una nave espacial. La ciudad representaba un cosmos de cristal, hormigón y penas. [...]

Era un coche pequeño que le regalaron a mi mujer, endeble y rojo, con años, donde se suspendía su aroma. [...]

A veces aparece un ángel que te guía hacia la luz. A mi mujer, que yo sepa, no le han creído alas en la espalda, sería horrible que las necesitara para volar. El coche no estaba en un estado óptimo, yo tampoco. Me salté un disco. Las imprudencias se pagan. Ja.

Fue cuando ocurrió.

No sentí nada ni escuché el golpe. De repente estaba en el exterior, sentado en el bordillo de la acera, rodeado por una multitud que me había sacado del coche y me contemplaba con espanto. Los accidentes de tráfico congregan a las personas, les liberan de su monotonía y les recuerdan que el destino y la casualidad son cosas tan ciertas como un dolor de muelas.

Me palpé la cara, sangre, afluentes rojos y espesos en la parte derecha, nublando las luces de red de la mañana. Miré la calle, un autobús estaba montado sobre el coche que ya parecía el resto de un emparedado, o, para ser más exactos, el lugar donde había podido quedarme. El autobús se lo había tragado, devorando el asiento contiguo al conductor, la parte contigua al conductor, el motor contiguo al conductor, el espíritu custodio que seguramente estaba a mi lado, bebido también, y que ahora brindará y se recuperará en el paraíso. Dios, de existir, debía andar cerca. Hierros retorcidos y la certidumbre de un milagro o una perra suerte. Sangre en la ropa, en la acera, en el cielo de ceniza y olvido. Todavía estaba borracho. La luz de la mañana era tibia. Una sensación de desconcierto, casi irreal.

Alguien preguntó por mi salud. Estuve a punto de contestar una estupidez como: he tenido mejores momentos. Opté por pedir un cigarrillo y una ambulancia. Ya se habían ocupado. Lo siguiente fue el sonido de una sirena y el conductor del autobús, un instante antes, que se abalanzaba sobre mí para reclamar los papeles del coche.

Me desmayé.

Desperté durante unos minutos o unos segundos, no estoy seguro, en la ambulancia. El rostro afable de un enfermero, máquinas, tubos, suero. Allí dentro la sirena apenas se percibía. Se flotaba, de veras, sobre la camilla y la penumbra. Todo iba suave y me sabía protegido. Perdí el conocimiento de nuevo, a causa de los sedantes, la tristeza, el tiempo sin dormir.

Estoy en el pasillo de un hospital monstruo. Empujan la camilla, la orillan en una sala circular, separándola del resto de los heridos por una mampara de plástico. Un médico joven me examina entre risas. La enfermera que le asiste es bonita y agradable. Me abandonan, debo esperar a los especialistas. Me incorporo. Me han limpiado la cara, ya no hay sangre. Me dirijo a tientas a un baño, arrastrando la percha de la que cuelga mi bolsa de suero.[...]

Vuelve a parpadear el semáforo en rojo, lo recuerdo con una claridad etílica que se ha ido evaporando. Me doy lástima, magullado, quebrantado por la tontería de pretender robarle a la noche algo que me hurtó hace tiempo y ya obtuve y saboreé con el instinto suicida de un maldito. Un par de años después de reconstruir mi historia, de salir por la noche cada quince días, observo mi pasado en el espejo, de nuevo aquí, cuando pensaba que lo de todos los ayeres estaba asimilado, reconvertido en experiencia. No he logrado, lo confirma el accidente, ser tan sabio como se hubiera deseado. Esta idea me complace. Lo que sí he conseguido es conocer la ternura: mi mujer viene de camino.[...]

Me operan.

Al despertar siento que me falta el aire. Y me rodean amigos, familiares de los que me burlo con un gesto de la mano.

Me ahogo. Y duermo.

Despierto al día siguiente, me dicen que la operación ha sido un éxito. Me han reconstruido el puzzle del rostro. Enfilo el espejo, me han suturado la boca con un armazón de hierro prendido a las encías, en carne viva, y con unas gomas que se cruzan como un laberinto en los dientes. Días más tarde un buen amigo me comentará que el tricotado es perfecto. Qué gracioso. No se lo reprocho. Debo estar mes y medio sin hablar, con la mordaza, alimentándome de líquidos. Después de la operación comienza el calvario. Mi jeta es

inmensa y está deformada, hinchadísima como una calabaza. Duele una barbaridad y me parece que explotará. Me siento durante la semana que dura la estancia del hospital en la cama, en una silla, viendo televisión, a los amigos que me visitan y a mi mujer. Aguanta la semana como si estuviéramos de excursión, en apariencia ajena a mi drama, una opereta en verdad. Adoro a mis amigos. Llevan años a mi lado, soportándome en la risa y cuando nieva.

Me inyectan calmantes por la vena del dorso de la mano izquierda. En ocasiones el goteo no funciona. Una enfermera, la del turno de tarde, me horada la vena con la aguja, adviniendo una pésima colocación de la mano. El goteo fastidia pero luego, al anochecer, el dolor se marcha. Regresa con el alba, como un tropel de caballos sobre la línea del horizonte, con una furia semejante, malintencionada, además.

Nunca sospeché que la ciudad de abajo me partiría la cara de una maldita vez.[...]

Estoy en casa con los labios cortados, adelgazando. Mi aspecto es lamentable. Estoy jodido, vendido, débil, harto de alimentarme de papillas, de haber hecho el imbécil. Resulta cómico y ridículo verme comer: me armo con una jeringuilla, absorbo el puré y lo introduzco por el agujero de una muela que no existe. Es un ejercicio humillante. A ratos me sangra la nariz y, como mi rostro está tan estragado, ni me doy cuenta y me tienen que avisar. Duermo fatal, me lo merezco. Uno se merece lo que le toca, lo bueno y lo malo. Lo peor del asunto continúa siendo el dolor.

Hoy mis amigos me han sacado a pasear, pretenden invitarme a cenar en Zumolandia. No sería mala idea si no fuera una broma. [...]

Los días transcurren, las semanas. Después de un mes aún conservo la hinchazón de la cara.

Veo a mis hijos, están enormes. Se ríen, se persiguen alrededor de la mesa. Me besan con ternura y me acarician el zarpazo de la cara. He intentado ocultarlo con barba, no ha dado resultado. Al regresar del colegio me regalan dibujos. Se empeñan en que me han colocado una tirita de hierro en la boca. Hablan a menudo del hombre malo que me ha atropellado, del autobús homicida. Y juegan, juegan, juegan, y mi mujer está conmigo. Sólo ha sido un accidente. Me queda toda una vida para arrepentirme.

1. ORIENTACIONES PARA EL PROFESORADO

Daniel Múgica (San Sebastián, 1967) es un joven autor que cuenta ya con una larga trayectoria literaria. En sus novelas demuestra una poderosa capacidad de crear imágenes y un gran interés en conceptos como la libertad, el amor, el compromiso personal y la búsqueda de su propia identidad. Tras sus primeros libros, *En los hilos del Títere*, *Uno se vuelve loco* (Premio Ateneo de Sevilla) y *La mujer que faltaba*, emprende con *La ciudad de abajo* un nuevo giro que tiene su continuación en *Corazón negro* (1998). La ciudad de abajo es, como él mismo dice, “el descenso a un infierno poblado de fantasmas, cobardías, alcohol, drogas y mujeres extrañas. También el posterior renacimiento y una historia de amor”.

El protagonista de esta novela, que no es otro que el propio autor, hace balance de su vida, prestando una especial atención al tortuoso camino recorrido desde una adolescencia y juventud difíciles hasta el presente: un escritor más o menos conocido, casado, padre de dos hijos, impactado y dolorido por el asesinato terrorista de su tío Fernando Múgica y de vuelta de todos los ideales que dieron un falso sentido a su juventud. Dice Daniel Múgica que su generación, la que empezó a vivir en los felices años de la transición, está muerta porque todo aquello en lo que creían ávidamente fue sustituido a las primeras de cambio por el sexo sin sentido, las drogas y el alcohol. Un pozo oscuro del que, como escribe en *La ciudad de abajo*, se puede salir gracias al amor, a los hijos y al cariño de su familia.

Partiendo de su experiencia personal, Múgica explica en esta novela las claves del fracaso de toda una generación “que se enganchó a historias oscuras para suplantar sueños quebrados”. El mensaje final de la novela es optimista. Múgica recupera la fe en la familia y en la sociedad.

1.1. EDUCACIÓN VIAL

1.1.1.- El alcohol no es el mejor compañero de viaje, aunque con frecuencia se presenta como elemento esencial de la diversión.

1.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

1.2.1.- El protagonista, mediante el monólogo interior, reflexiona sobre su vida pasada y actual.

Al referirse al pasado, el autor habla del submundo en que vivió: “Pretender robarle a la noche algo que me hurtó hace tiempo y ya obtuve y saboreé con el instinto suicida de un maldito”.

Un cambio significativo le conduce a su situación actual: “A veces aparece un ángel que te guía hacia la luz”. Su vida actual, más ordenada familiarmente, aparece luminosa. Esta evolución le permite apreciar mejor el comportamiento de quienes le rodean: mujer, amigos, hijos, etc.

1.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

1.3.1.- El relato cuenta en primera persona cómo han sucedido los hechos. El punto de vista gramatical permite que el lector recree con gran viveza la situación. Además, muchos recursos literarios fomentan la expresividad de la primera persona.

2. ORIENTACIONES PARA EL ALUMNADO

2.1. EDUCACIÓN VIAL

2.1.1.- Actividades individuales

- El autor escribe en las primeras líneas: "Yo jugaba al escondite con el alcohol, temiendo al invierno que se presentaría. El invierno estaba a la vuelta de la esquina. El alcohol creaba ilusiones que zanjaban los problemas". Busca estadísticas actuales sobre el alcohol intentando explicar este fenómeno.

2.1.2.- Actividades en grupo

- Debatid sobre los efectos devastadores del alcohol y sus negativas consecuencias en el tráfico.

2.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

2.2.1.- Actividades individuales

- En las relaciones sociales, las personas que nos rodean son fundamentales. Comenta la soledad del protagonista en su época de "maldito", y los valores y las personas que descubre en su periodo de recuperación.

- ¿Te parece que el alcohol resuelve los problemas?

2.2.2.- Actividades en grupo

- Partiendo de la frase del texto, "Uno se merece lo que le toca, lo bueno y lo malo", juzgad lo bueno y lo malo de la vida del protagonista.

2.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

2.3.1.- Actividades individuales

- ¿Qué le pasó al protagonista? Resume los hechos siguiendo el siguiente orden: quién, qué, cuándo, cómo, dónde, por qué y para qué.

- El autor resalta el efecto narrativo con algunas figuras retóricas, como la metáfora de la siguiente frase: "Recuerdo la tibieza de un cielo de alas de fantasma". Anota las que aparecen en los tres primeros párrafos.

- Compara la eficacia narrativa de la primera persona: "Me palpé la cara, sangre, afluentes rojos y espesos en la parte derecha, nublando las luces de red de la mañana. Miré la calle, un autobús estaba montado sobre el coche que ya parecía el resto de un emparedado, o, para ser más exactos, el lugar donde había podido quedarme". Observa cómo, frente a la tercera persona de tu resumen, la primera aproxima los hechos al lector.

2.3.2.- Actividades en grupo

- Por grupos, escribid un breve relato en el que la mujer y los padres del protagonista den su visión de los hechos.

2.4. TEXTO DE APOYO

2.4.1.- Resume brevemente las ideas de Juan Bonilla en el texto que adjuntamos.

En la cafetería una muchacha le comenta a otra que todo fue una cuestión de puta mala suerte, que volvían de vacaciones, iban a una velocidad adecuada, poco más de 140 por hora, el conductor maniobró para adelantar a una tortuga con el techo cargado de baúles, y... bueno, las marcas en el rostro de la muchacha lo decían todo. Del conductor creí entender que ya no se encuentra entre nosotros. Los que iban en la tortuga cargada de baúles, hablo de oídas, unos podrán contarle y otros ya han sido contados en el número espezante que esta semana se ha dado a conocer:

más de 1.000 muertos en las carreteras en los dos meses de verano. Una cuestión de puta mala suerte, se dirá: nos hemos habituado ya y toleramos ese número encogiéndonos de hombros, destinándolo a rincones marginales de los periódicos, a la información televisada que se comprime en blo-

HOY VIERNES

JUAN BONILLA

Puta mala suerte



ques misceláneos. Tenemos más de 1.000 muertos en dos meses, sí, es un número épico que podría hablarnos de una guerra lejana o de una catástrofe natural, pero carecemos de opinión o juicio sobre ellos como si fueran víctimas fortuitas y no dispusiéramos de nadie a quien culpar.

La impenetrable necesidad de que exista un culpable nos somete a un vacío en el que nuestras preguntas se estrellan, porque en el vacío las voces no suenan. Hay un terremoto y se mira al cielo y se clama en vano porque el enérgico Dios al que atribuimos la autoría de la catástrofe no tiene entre sus costumbres la de dar explicaciones. Hay 1.000 muertos en las carreteras, y quienes pueden contarle susurran entre sollozo y sollozo: fue puta mala suerte. Una mala suerte repetida y elástica que cada año cosecha cientos de víctimas mientras en las televisiones se sigue haciendo apología de la

velocidad sin que las autoridades sanitarias necesiten advertir que conducir puede ser pernicioso para la salud. ¿Sería extremado hablar de un terrorismo automovilizado que consiste en una fatal falta de conciencia que permite decir a alguien con el rostro lleno de cicatrices que «íbamos a una velocidad adecuada, poco más de 140 por hora»? Da igual. La cosa no tiene arreglo. El verano que viene la muerte seguirá haciendo campaña en nuestras carreteras después de un invierno en que aquí y allá dará algunos mordiscos para asegurarnos de que se siente feliz financiando carísimos spots de automóviles.

CALCEDO, Gonzalo
Esperando al enemigo (págs. 101-110)
Tusquets, Barcelona 1996
ISBN 84-8310-0010-0

Mientras la mujer estaba en el aseo, el camarero preparó el café, lo llevó a la mesa y volvió a la barra. Un muchacho que trabajaba en la gasolinera entró al rato, cuando ella aún no había salido.

- Han dicho que volverá a cubrirse -dijo.
- Es el peor invierno en mucho tiempo.
- Sí -el muchacho reparó en la taza.
- Está en el lavabo. Una mujer.
- ¿Sola?
- Dice que ha atropellado un ciervo. Parece asustada.
- Mi madre casi se vuelve loca el día en que atropelló un perro. Lo recuerdo muy bien.

Tuvimos que enterrar al animal y celebrar una especie de funeral. Ella salió entonces del lavabo y se quedó mirándoles. El muchacho sonrió como si fuese a hacer una conquista. Ella se sentó a la mesa, dándoles la espalda, y cubrió la taza con las manos para retener su calor.[...]

- Ese coche tiene el morro destrozado -declaró el muchacho en voz muy baja-. Y hay sangre.
- ¿Sangre?
- Mucha sangre.
- Dice que ha atropellado un ciervo.
- ¿No ha dicho nada más?
- No. Ahí fuera hay alguien con una linterna.

Un hombre alto y de rostro afilado, abrigado con un tres cuartos amarillo, entró acto seguido en el bar. Llevaba la linterna en la mano. Observó a la mujer, que sólo movió los ojos para mirarle. Se reunió en la barra con el muchacho y el camarero.

No creo que esté justificada tanta expectación -dijo el camarero.
Puede que sí -le corrigió el hombre.

Entonces la mujer se unió a la conversación:

- Era un ciervo. Nunca había visto uno tan de cerca.

- Un ciervo, dice.
- Sí. Lo atropellé.
- Lo atropelló -afirmó el camarero-. Eso fue lo que contó nada más llegar. ¿Se puede saber que ocurre?
- ¿Y que hizo después de atropellarlo?
- Me asusté mucho, no me atrevía a bajar.
¿Y no se apeó?
Luego. Nevaba.

La mujer hizo una pausa; era como si tuviese dificultad para respirar.
Los copos de nieve se me quedaban prendidos del pelo. Caían sobre el ciervo y tapaban la sangre. Había mucha sangre al principio, pero la nieve fue cubriéndola.
¿Y no pasaban más coches?

No. Nevaba. No había nadie. Hacía mucho frío.

El hombre de la linterna se separó de la barra, pero no se acercó a la mesa.
Y ¿qué sucedió luego?
Tenía los ojos abiertos. Creo que me miraba.
Si no se encuentra bien, no siga -la defendió el camarero.
- Estoy bien.
Esa afirmación dio fuerzas al hombre de la gasolinera.
- Y dígame, ¿qué más sucedió?

Uno de los faros se había roto y me asusté. Subí al coche. Pensé que no iba a funcionar, pero el motor arrancó. Di marcha a atrás y al volver a mirar hacia delante vi al ciervo en el centro de la carretera. Era increíble ver cómo lo cubría la nieve. Era como si alguien quisiese enterrarlo.

La voz de la mujer parecía una letanía, sin entonación.
¿Eso fue todo?
Me pareció un animal muy hermoso.
El hombre regresó a la barra. El camarero le preguntó a qué se debían tantas preguntas.
- No fue un ciervo -murmuró el hombre.
- No creo que intente huir -opinó el muchacho.
- No.

El camarero les miró en silencio.
- Ha sido en la vieja carretera -agregó entonces el hombre-. Han encontrado el cuerpo hace una hora.

¿El cuerpo?

Un cazador furtivo. Debió de hacerles señas para que parase y lo atropelló. El cazador había arrastrado un ciervo hasta la cuneta, cuando le sorprendió la nevada. Vendrán enseguida a interrogarla.

El camarero se alejó unos pasos. Estaba acostumbrado al vacío de cada día y aquel acontecimiento le desbordaba. Se puso a leer el periódico sin poder hilvanar una frase con otra. Pensaba que mientras pudiese leer el periódico todo iría bien.

El muchacho fue a sentarse a una mesa próxima a la de la mujer. Ella suspiró.

- Hay buenos mecánicos por aquí -le informó el muchacho-. Mi primo es uno de ellos.

Reparará su coche mañana, si quiere. Pero tendrá que quedarse esta noche.

- Tengo una hija pequeña. Está esperándome.

- La nieve tiene la culpa de todo esa es la verdad. ¿O no? -interrogó el muchacho a los demás. Sí -asintió el hombre. Había sacado un paquete de cigarrillos. Encendió uno y preguntó si alguien más quería.

- Me gustaría que lo hubieran visto -dijo la mujer, como si mencionara algo triste y al tiempo gratificante que hubiese sucedido hacía muchos años.

Levantó la cabeza cuando los dos policías de carretera entraron en el bar. Sus uniformes eran oscuros. Pisaron fuerte para que la nieve mezclada con el barro se desprendiese de sus botas.

Ella miró a otro lado.

Uno de los policías se acercó y le preguntó si el coche que estaba aparcado fuera era suyo.

- Sí.

-¿Ha tenido un accidente?

- Sí, atropellé a un ciervo.

- Ha matado a un hombre, ¿lo sabe?

- Era un ciervo, ya se lo dije.

- Está muy afectada -intervino el camarero desde la barra.

- Va a tener que acompañarnos.

Ella asintió. Se puso en pie muy despacio.

1. ORIENTACIONES PARA EL PROFESORADO

Gonzalo Calcedo (Palencia, 1961) vive actualmente en Santander y trabaja en la Administración autonómica. Ha obtenido importantes premios literarios, como el José Hierro; ha recibido también una mención especial en la primera edición del concurso de cuentos Antonio Gala. Con su primer libro, *Esperando al enemigo*, quedó finalista del II Premio Nuevos Narradores, convocado por la editorial Tusquets y la Escuela de Letras de Madrid. Son trece relatos articulados en torno a la idea del viaje, de cualquier tipo de viaje. Estas circunstancias dan pie a que sus protagonistas realicen un viaje interior que les lleva a enfrentarse consigo mismo, a descubrir sus propios enemigos y a observar que su aparente tranquilidad cuelga de una seguridad muy débil. Es el caso del fragmento que nos ocupa. Un accidente trastoca completamente la vida de una mujer que no es capaz de reaccionar ante la muerte de un hombre al que ha atropellado.

1.1. EDUCACIÓN VIAL

1.1.1.- Auxiliar a los heridos y socorrerles en situaciones difíciles es una muestra de responsabilidad personal. Y, al contrario, no hacerlo es un rasgo muy negativo de insolidaridad.

1.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

1.2.1.- El impacto emocional que sufre la protagonista porque ha atropellado a un hombre, tiene graves consecuencias psíquicas; entre otras, la defensa del autoengaño.

1.2.2.- Cuanto mayor sea la implicación afectiva en un hecho, más difícil es analizarlo con objetividad, y mayor la necesidad de ayuda.

1.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

1.3.1.- En los relatos, al igual que en la vida, importan tanto los hechos explícitamente narrados como sus implicaciones o los elementos que complementan esa información. En la comunicación, las implicaciones y las suposiciones tienen gran importancia, porque configuran el significado global de la comunicación.

2. ORIENTACIONES PARA EL ALUMNADO

2.1. EDUCACIÓN VIAL

2.1.1.- Actividades individuales

- ¿Crees razonable la actitud de la protagonista? ¿Refleja una actitud frecuente en la sociedad actual?

2.1.2.- Actividades en grupo

- Comentad la actuación del personaje desde el punto de vista legal. ¿Encontráis alguna justificación a su conducta?

- ¿Creéis que son necesarios los cursos de primeros auxilios? ¿Podrías ayudar a posibles víctimas de accidentes de tráfico?

2.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

2.2.1.- Actividades individuales

- ¿Piensas que la mujer es consciente de su engaño? ¿Cómo interpretar la siguiente frase: "Estaba deseando contar la verdad de lo ocurrido, pero lo contaba de aquel modo doloroso y lejano"?

- Algunos de los personajes ofrecen su ayuda a esta mujer, ¿podrías indicar las palabras y actitudes con que lo hacen?

2.2.2.- Actividades en grupo

- Indica otras posibles reacciones de esta mujer ante el atropello.

2.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

2.3.1.- Actividades individuales

- Haz dos resúmenes del texto. El primero debe recoger la visión de los hechos según la protagonista; y el segundo, esa misma realidad desde el punto de vista de las otras personas que aparecen en el relato.

2.3.2.- Actividades en grupo

- Diferencia la realidad narrada y los hechos. ¿Por qué razón el relato de la protagonista no coincide con la realidad?

2.4. TEXTO DE APOYO

2.4.1.- Muchos textos ofrecen consejos sobre primeros auxilios. Sobre este tema, conviene recibir las enseñanzas de un experto. No obstante, puedes encontrar mucha información en diversas fuentes; entre otras, internet de donde proceden las páginas que aparecen a continuación (www.sos-urgencias.cjb.net).



ACCIDENTES DE TRÁFICO.
¿QUÉ HACER EN UN SINIESTRO CON VÍCTIMAS?

Dentro del amplio espectro de los accidentes, el de tráfico llama la atención tanto por el número de víctimas como por la gravedad de las lesiones que se producen. El bombero, ante el accidente con heridos, sabe qué hacer, ha sido entrenado para hacer frente a la situación, no así el ciudadano medio, el cual en algunas ocasiones actúa con más voluntad que acierto.

Los siguientes consejos si bien se pueden encontrar en cualquier manual de primeros auxilios se exponen al ser medidas que bien llevadas minimizan los efectos dramáticos del accidente.

¿Cómo actuar ? ASEGURE EL LUGAR

Señalice adecuadamente, avise a otros de que se ha producido un accidente de circulación. La medida más acertada es colocar metros antes del lugar de siniestro el triángulo de preseñalización de avería y en su defecto, situar un vehículo fuera de la calzada con las luces intermitentes (señalización de avería) en funcionamiento.

Procure retirar de la calzada, o del vehículo siniestrado los elementos que puedan suponer un peligro. Asegure el lugar

Si hay heridos, procure apartarlos de los lugares donde su integridad corra peligro. Si no es estrictamente necesario ***no mueva nunca a un herido*** y compruebe el tipo y la importancia de las heridas, controlando su pulso y respiración.

ANTE UN HERIDO, CERCÍO RESE DE :

· **Su respiración.** Si no respira o lo hace con dificultad, habrá que intentar despejar las vías respiratorias del herido practicando la respiración artificial. Hay métodos activos como el boca a boca o pasivos como el Silvester o el Schaffer) La respiración normal en la persona es de 12 a 15 inspiraciones por minuto. La respiración jadeante es síntoma de dificultad respiratoria. Hay situaciones que dificultan la respiración (la pérdida de conocimiento y en lesiones de mandíbula donde la lengua se desplaza hacia atrás).

· **Su pulso.** En caso de que no tenga pulso intente la reanimación cardio-pulmonar

· **Si presenta hemorragias.** Intentar taponar las heridas mediante vendajes, pañuelo, o realizando torniquetes a fin de impedir que el herido siga perdiendo sangre. El torniquete, solo se deberá realizar cuando el herido haya sufrido amputación de algún miembro

· **Estados de inconsciencia.** Colocar al herido en la postura adecuada, hacia abajo con el fin de que no se atragante con la lengua ni le sofoquen las sustancias líquidas o sólidas provenientes de vómitos.

· En todo caso, lleve a cabo actuaciones que mitiguen y alivien el dolor; que mantengan al herido en reposo y tápelo con mantas protegiéndole del frío.

NO INTENTE NUNCA:

- Sacar a las víctimas de los vehículos en los que está atrapada. Su buena voluntad puede causar lesiones serias a la víctima.
- Quitar el casco a los motoristas accidentados. El casco debe ser retirado por personal médico.
- Trasladar a los heridos en vehículos particulares.
- Suministrar bebida ni alimento.

SI ALGUNO DE LOS VEHÍCULOS SE INCENDIA COMO CONSECUENCIA DEL ACCIDENTE.....

- El primer consejo es que dote al vehículo de un extintor.
- Si el vehículo que se incendia tiene personas dentro y tiene bloqueados los sistemas de apertura rompa las lunetas del vehículo y ayude a salir a su ocupantes.
- Dirija el chorro del extintor hacia la base de la llama con el fin de apagarla..

Ante la eventualidad de sufrir un accidente de tráfico, se debe tener presente los diferentes teléfonos de urgencia para hacer uso de ellos.

RESPIRACIÓN ARTIFICIAL

El llamado BOCA A BOCA es quizás el más conocido del grupo de insuflación activa.

Cuando respiramos, en nuestra inspiración existen dos tipos de aire. Uno permanece en las vías respiratorias superiores, volumen muerto, y el otro interviene en el intercambio gaseoso de los pulmones. Cuando espiramos, el aire que sale en primer lugar es el llamado volumen muerto, que es aire no viciado y su contenido en oxígeno es alto, ronda el 20 %. Si realizamos una inspiración profunda y colocamos nuestra boca sobre la del accidentado en la espiración le estamos introduciendo aire con un 20 % de oxígeno.

REALIZACIÓN

1. La persona que va a realizar la respiración artificial al herido se coloca al lado derecho de éste, que estará tumbado boca arriba (decúbito supino).

2. Con los dedos de la mano izquierda se taponarán los orificios de la nariz y la palma de la mano se colocará sobre la frente del herido. La mano derecha se colocará debajo de la nuca del accidentado. Estando el herido en esa situación se arqueará el cuello a fin de abrir las vías respiratorias.

3. Se toma aire profundamente y, cubriendo la totalidad de la boca del herido, se espira el aire dentro del herido. Tras ésto se separa la boca del herido, y se deja que el aire salga lentamente de éste, prestando atención a si el pecho presenta movimiento al exhalar el aire. La operación se realizará unas quince veces por minuto.

4. En la práctica de esta prueba conviene recordar que a) la nariz del herido debe estar tapada;b) la cabeza y cuello deben estar arqueados y c) nuestra boca debe cubrir totalmente la del herido. Se deberá prestar atención a los supuestos en que haya posible lesión medular.

Hay circunstancias en las que el herido presenta lesiones graves en cara o en boca que impiden la realización de la técnica del boca a boca. En estos casos (graves heridas o fracturas en boca, en casos de electrocución, lesiones en laringe, o veneno) se hace necesaria la utilización de técnicas de insuflación pasiva. Dentro de las técnicas existentes se mencionarán el método silvester y el método schaffer. Dentro de los métodos pasivos de respiración artificial están el SILVESTER y el SCHAFFER

MÉTODO SILVESTER

1. El herido es colocado boca arriba (decúbito supino), sobre una superficie dura, con la cabeza ladeada y se coloca un cojín, rodillo de tela o una manta debajo de la espalda de la víctima.

2. Colocarse, de rodilla junto a la cabeza del herido, con una rodilla a cada lado de la frente. Se comien-

za con una espiración, cogiendo las muñecas, se cruzan sobre el pecho y el socorrista echa su peso sobre el herido, presionando contra el pecho, comprimiendo el tórax.

3. La inspiración se realiza echando hacia atrás los brazos de la víctima, separándolos del cuerpo, hasta tocar suelo.

4. Se realizarán de 8 a 12 movimientos por minuto

MÉTODO SCHAFFER

El herido será colocado boca abajo (decúbito prono) con los brazos flexionados y manos cruzadas, reposando sobre ellas la cabeza ladeada.

El socorrista se sentará a horcajadas sobre los muslos del herido y aplicará sus manos sobre las costillas de éste, con los dedos pulgares paralelos a la columna vertebral.

La espiración se consigue comprimiendo las masas musculares lumbares y abdomen, enderezándose el socorrista y apoyándose sobre la víctima.

La inspiración se consigue aflojando la presión citada anteriormente, volviéndose a sentar sobre el herido.

REANIMACIÓN

El hecho de respirar supone que el oxígeno que entra en los pulmones se pone en contacto con la sangre y ésta lo traslada a las distintas partes del cuerpo. El intercambio gaseoso es imprescindible para la vida.

El cuerpo debe recibir oxígeno, especialmente el cerebro, el cual solo puede sobrevivir unos cuatro minutos sin él. Cuando la persona deja de respirar o el corazón se para la muerte puede ser irremediable a no ser que se la resucite.

Todos nosotros podemos encontrarnos en una situación en la que los conocimientos básicos de resucitación puedan salvar la vida de una persona.



· Compruebe si la víctima está inconsciente o no. Para ello pregúntele si está bien y pellízquelo en alguna parte del cuerpo.



· Comprobar primero que el aire puede llegar hasta el pulmón de la víctima. Para ello, habrá que despejar las vías aéreas. Estando el herido en decúbito supino, se le inclina la cabeza hacia un lado y se procede a eliminar sustancias u objetos que puedan estar obstruyendo las vías respiratorias como son vómitos o prótesis dentales.



- Vuelva a comprobar si la víctima respira ahora.
- Realizar la respiración artificial, boca a boca. Comprobar si el tórax se eleva al introducir aire en el herido, si no lo hace habrá que comprobar si la vía aérea esta permeable.



- Tras esto, tomar el pulso y continuar con la respiración artificial. Para encontrar el pulso del herido, colocar los dedos unos dos centímetros por debajo del ángulo de la mandíbula.



- Si no hay pulso, intentar restaurarlo aplicando un golpe seco en el centro del tórax.

UTILICE EL PESO DE SU CUERPO PARA HACER LA COMPRESIÓN

MANTENGA LA ESPALDE RECTA

BRAZOS RECTOS

TALÓN DE LA MANO SOBRE EL ESTERNON

ARRODILLESE A UN LADO DE LA VÍCTIMA



- Si sigue sin pulso, colocar las manos una sobre otra, en el centro del tórax, inmediatamente por debajo de la línea de las tetillas y presionar hacia abajo con fuerza. Aplicar sesenta compresiones por minuto.

Accidentes o los peligros de un coche que te quiere matar

4.9

4.9.- SUEIRO, Daniel
Cuentos completos (págs. 462-469)
Madrid: Alianza Editorial, 1988
ISBN 84-206-3222-8

Y cuando la suicida insensata e histérica me echó los brazos al cuello y empezó a morirme desesperadamente, lanzando gritos y suspiros, me di cuenta de que estábamos perdidos, porque ya entonces se me escapó la palanca del cambio de la mano, aunque aproveché el viaje para aplastársela sobre la cadera [...], y al no poder reducir la velocidad poniendo una marcha más corta, que es lo que hay que hacer en estos casos, el coche se quedó sin gobierno y era una grima verlo dando bandazos, pero verlo desde dentro, y con una loca sobre ti que te mantiene maniatado, de un lado a otro de la carretera al regate de los camiones que llegaban furiosos de frente uno detrás de otro y al de los novatos aterrizados que hasta entonces venían tan tranquilos detrás de nosotros. [...]

Así que no sé qué pudo pasar, no me lo explico, como le indiqué ya al agente en la declaración, sólo puedo decir que al salir con toda serenidad y sin ningún motivo de alarma de la jodía curva, que por cierto termina en un repecho, como un cambio de rasante, noté que el coche se me iba un poco, vaya por Dios, me dije, pero nada, no hubiera sido nada si no llega a agarrarme de aquella manera la tía esta, quiero decir, la señorita que me acompañaba, con la que tampoco tenía uno tanta confianza como para llevarla enroscada a semejante velocidad.

Como pulidas y duras suelas resbalando sobre una capa de cera virgen o de hielo, así empezaron a deslizarse las cuatro ruedas de banda a banda en todas direcciones y con aquel animal encolerizado y ciego dando vueltas sobre sí mismo como un remolino de terror. Perdida la posibilidad de meter la segunda, o incluso la primera, como era mi intención, a causa del mortal abrazo de aquella chalada asesina, al principio aún le di unas cuantas vueltas al volante con la otra mano, la izquierda, de aquí para allá al compás de los violentos tumbos del vehículo, que igual giraba vertiginosamente hacia delante que culeaba y se encabritaba marcha atrás, según le diera la locura a la fiera, al tiempo que veía cruzarse tras el parabrisas en el aire las rugientes moles de los camiones y oía los aullidos de las bocinas mezclados con los frenazos, que arrancaban tiras de asfalto [...].

Lo digo porque también se habló de que el coche era robado, y por eso ya no paso, no por nada, sino porque, aunque su intención fuera matarnos e hiciera todo lo posible por conseguirlo, ni a aquella bestia hubiera sido posible robarla sin su consentimiento ni a mí se me hubiera ocurrido semejante chapuza en los días de mi vida, por la sencilla razón de que el coche estaba pagado religiosamente y era mío, aunque figurara a otro nombre. No quiero decir que lo hubiera pagado yo, tampoco digo eso, pero que era de mi propiedad sí que lo rubrico. Ya al primer guardia que escribió el atestado en el lugar del accidente le extrañó saberlo, pero la verdad es que me lo habían regalado, qué le voy a hacer yo, y ojalá nunca hubiera aceptado tal obsequio. También entonces me tomaron por víctima, por lo que se ve.

Era un coche malintencionado y maldito, lo fue desde el día en que hizo su aparición en la familia, aunque yo no sea en ella más que el último mono o allegado. Empezó por traer mártir a mi primo, el que lo sacó reluciente de la fábrica, pagándolo a plazos. Pasaban los meses y decía que no lo entendía, que no lo podía dominar. Que lo engañaba.

Estaban parados delante de un semáforo, contaba, con la primera puesta a embrague pisado, para salir zumbando antes que nadie como si fuera un experto, le acariciaba el pomo de la palanca del cambio, le acariciaba tan contento el aro del volante, y en cuanto la luz se ponía verde y desembragaba, al tiempo que apretaba el acelerador a fondo, el otro se encajaba con la marcha atrás, como si fuera obra del mismo diablo, y salía disparado de culo para estrellarse con gran estrépito contra el morro del coche que estaba detrás. [...] No era de fiar. Meneaba la cola como pidiendo guerra cada vez que lo lanzaba a tope por las peores carreteras, también para joderlo, digo yo, soltando silbidos de serpiente junto con la herrumbre por la boca del depósito del agua, y cuando se paraba era capaz de estarse días enteros sin obedecer a la llave del encendido. Luego, de repente, se ponía en marcha solo.

A veces mi primo, que también era un poco suelto al volante, se encontraba de pronto en dirección contraria a la que llevaba, sin saber por qué, después de que al coche le hubiera dado la manía. Cuando se lo robaron, aquella vez de verdad, tuvo tiempo de salir corriendo detrás de los bandidos revientacandados y novatos, pero los perdió de vista enseguida, y cuál no sería el comportamiento de aquella bestia con los incautos, que al volver a casa se lo encontró allí delante de la puerta, en el mismo sitio de donde lo acababan de coger, medio subido a la acera y aún con el motor encendido, las puertas abiertas y vacío, rugiendo de rabia y de orgullo. [...]

A todo esto, al coche se le había ido poniendo un feo aspecto. No daba lo que se dice confianza el verlo, más bien inquietaba, aunque a los que no sabían nada de sus maldades les resultaba golfo y simpático, aunque un poco afeminadete, a qué negarlo. Los faros, que habían nacido limpios y claros como los ojos de una virgen, se pusieron pronto amarillentos y

grises, con los bordes enrojecidos de herrumbre. Acabó por tener una mirada tan parpadeante y mortecina que se hacía francamente peligroso salir con él de noche. Los cromados de la dentadura, que al principio despedían destellos de juventud y alegría, de derroche de vida, también fueron oscureciéndose poco a poco, carcomiéndose, mellándose, abollándose. [...]

Hasta la piel se le había arruinado de la mala leche, pasando del puro y brillante marfil primitivo a las grumosas y agrietadas manchas de rojizo minio, a las costras verduzcas y ocres de los parches innumerables, al cabo de tantas andanzas y maldades. Lo que había sido en él esbeltez y belleza de líneas, se había convertido finalmente en sinuosidad resbaladiza y traidora.

Pero a mí me lo regaló mi hermana, puesto que el padre de su hijo ya no lo necesitaba, allá donde quiera que se encontrara, y nadie le conocía parientes más cercanos ni con más derechos que nosotros. Por eso estaba a su nombre, porque él lo había pagado, supongo.

Tenía ya los ojos medio saltados, caídos, cubierto el cuerpo de viejas cicatrices; convertidas en herrumbrosas navajas en punta las tiras metálicas embellecedoras de su lejana juventud, con una de las cuales le arranqué por cierto limpiamente el reloj de la muñeca a un peatón descuidado, en la plaza de la Moncloa, que escapó corriendo aterrorizado mientras yo me detenía sorprendido y dispuesto a devolvérselo o a romperle la boca si ahora venía a reclamarme con malas maneras, pero qué va, el susto se lo llevaba el diablo, como a mí también, entonces y cuando por última vez tuve que sufrir sus golpes bajos y su cólera viéndome danzar sin rumbo en medio de la carretera, entre riadas de coches y camiones que iban y venían esquivándome aterrorizados en el último segundo. [...]

Y en un clarito que debió ver entre dos que venían tirados de frente, dócil y apaciguado, el viejo animal se deslizó suavemente hacia atrás y se encaramó en un repecho del lado izquierdo de la carretera, encajándose luego hacia delante, en un ligero movimiento de vaivén con la misma suavidad y lentitud, en el pequeño foso de la cuneta.

Me temblaron las piernas y las manos, los brazos, todo el cuerpo durante un largo rato, allí inclinado contemplando el paisaje tras el cristal en aquella ridícula postura, y los dientes me castañeaban como si estuviéramos en la nieve a cuarenta grados bajo cero, pero yo sudaba a chorros. En cuanto creí poder sostenerme en pie, salté del cacharro antes de que se le ocurriera incendiarse y saltar por los aires en mil pedazos y respiré hondo, haciendo unas cuantas flexiones ante los demás conductores, que empezaban a llegar y a rodearme, incrédulos y sin saber aún si felicitarme o matarme. [...]

Así justamente fue como ocurrió el dichoso accidente, en el que no figuré como víctima de puro milagro, lo digo y lo repito una vez más, aunque ahora quieran complicarme la vida con esas fantasías de que iba solo y borracho y que el único responsable de tanto desperfecto y de tanto caos como allí se produjo soy yo.

1. ORIENTACIONES PARA EL PROFESORADO

Daniel Sueiro, en sus novelas y relatos, emparenta con la Generación del 50 y con sus objetivos literarios: convertir en protagonistas a los seres marginados. Su intención era retratar de manera crítica la realidad de la España del franquismo.

En este relato, el conductor del vehículo siniestrado realiza una declaración sobre las circunstancias del accidente en que se ha visto involucrado. En sus palabras declara responsable del accidente a un coche que no ha conseguido tener el dueño apropiado. También echa la culpa a una mujer que iba en el vehículo como se dice al final del cuento, "Ahora quieren complicarme la vida con esas fantasías de que iba solo y borracho y que el único responsable de tanto desperfecto y de tanto caos como allí se produjo soy yo". Durante toda la narración, el protagonista intenta mostrarse como una persona inocente, que no ha tenido nada que ver en el múltiple accidente que se ha producido.

1.1. EDUCACIÓN VIAL

1.1.1.- La actitud al volante puede verse condicionada por el tipo de vehículo que se conduzca, por la compañía, etc. Ante cualquiera de estas circunstancias la actitud del conductor cambia radicalmente.

1.1.2.- A lo largo del año, los adultos pasan al volante un 11% de su tiempo. Pero en las vías públicas nunca estamos solos, ni somos sus dueños. Por esta razón debemos respetar las normas de convivencia y las reglas del Código de la Circulación. Cuando no se respeta, aparece la acción destructiva que en muchos casos provoca víctimas, lesionados, heridos, etc.

1.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

1.2.1.- La descripción del coche y de su comportamiento refleja la actitud del conductor. Se pueden relacionar las actitudes de las personas respecto a las cosas que usan y a cómo las cuidan. El coche es no sólo un signo social, sino también un elemento configurador de la personalidad.

1.2.2.- Es fundamental para la convivencia que cada persona asuma la responsabilidad propia sin inculpar a los demás.

1.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

1.3.1.- En el relato se mezclan dos variedades de lengua: la vulgar que refleja el origen social del protagonista, y la legal o administrativa que aparece cuando el protagonista intenta adecuar su relato a los términos de una declaración oficial.

2. ORIENTACIONES PARA EL ALUMNADO

2.1. EDUCACIÓN VIAL

2.2.1.- Actividades individuales

- Explica qué ha hecho el protagonista, y enjuicia sus acciones desde el punto de vista de la Educación Vial.

2.2.2.- Actividades en grupo

- Debatid la influencia del automóvil en la sociedad actual, comparándola con la sociedad de principios de siglo.

2.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

2.2.1.- Actividades individuales

- Enumera los hechos y delimita las responsabilidades del conductor en cada uno de ellos.

2.2.2.- Actividades en grupo

- Simulad un juicio en el que, respetando los turnos de palabra, examinéis los hechos y dictéis sentencia. Para ello distribuid papeles como el del juez, jurado, acusado, abogado defensor, testigos, etc.

2.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

2.3.1.- Actividades individuales

- El narrador culpa del accidente al coche, que toma sus propias decisiones. Explica cómo evoluciona la descripción del coche y cómo se identifica con el protagonista.

- Observa en qué partes del relato se producen esos cambios y cómo afectan al desarrollo de la acción.

2.3.2.- Actividades en grupo

- Volved a redactar la declaración del conductor empleando un lenguaje más administrativo.

2.4. TEXTO DE APOYO

2.4.1.- Los partes de accidentes muestran que, habitualmente, los conductores casi nunca se consideran culpables. Sus disculpas son magníficos relatos humorísticos, como los recopilados por Álex Grijelmo en su libro *El estilo del periodista*, Madrid, editorial Taurus, páginas 310-312.

"El tío estaba por toda la calle y tuve que hacer algunas maniobras bruscas antes de atropellarle".

Descifrar las declaraciones de algunos automovilistas involucrados en un accidente de tráfico obliga muchas veces a los jueces a hacer verdaderos ejercicios de interpretación.[...] *"Estaba convencido de que el vejete"*, explicaba el conductor, *"no llegaría nunca al otro lado de la calzada cuando le atropellé"*. Algunos automovilistas guiados por un irrefrenable ánimo de autoexculpación, como el anterior y el siguiente, pierden por completo la objetividad a la hora de describir el siniestro. *"El peatón no sabía en qué dirección correr, así que le pase por encima"*. En el siguiente caso el declarante deja entrever que el peatón no le dio otra opción que arrollarle: "El peatón chocó contra mi coche y se metió debajo".

Otros conductores revelan que atropellaron al peatón para evitar un mal mayor. *"Para evitar chocar con el parachoques del coche de delante"*, narra el presunto infractor, *"atropellé al peatón"*.

Algunos no encuentran una explicación racional al suceso y se amparan ante el juez en fenómenos paranormales. Como el siguiente: *"Un coche invisible que salió de la nada me dio un golpe y desapareció"*. "Llevaba", dice otro en su declaración, *"40 años conduciendo cuando me dormí al volante"*.

[...] Los hay también que les cuesta comprender qué pasó exactamente. Cuenta uno: *"Volviendo al hogar me metí en la casa que no es y choqué contra el árbol que no tengo"*.

En un caso el automovilista inmiscuye a la madre de su esposa, que le acompañaba en el viaje, en el accidente: *"Saqué el coche del arcén, miré a mi suegra y me fui de cabeza al terraplén"*.

[...] Según otro afectado, fue también un poste de teléfonos la causa de su siniestro: *"El poste se estaba acercando y, cuando maniobré para salirme de su camino, choqué de frente"*.

No faltan tampoco los relatos en que los automovilistas dicen haber sido víctimas de otro vehículo. *"Choqué contra un camión estacionado que venía en dirección contraria"*. [...]

"Le dije al policía que no estaba herido, pero cuando me quité el sombrero", evoca un afectado, *"descubrí que tenía fractura de cráneo"*

Otro conductor da por sentada la involuntariedad que precedió al siniestro: *"Mi coche estaba correctamente aparcado cuando, retrocediendo, le dio al otro coche"*

Más casos: *"Creí que el cristal de la ventanilla estaba bajado, pero me di cuenta que estaba subido cuando saqué la cabeza a través de ella"*

Hay también declarantes que recuerdan el aspecto del, según ellos, responsable del suceso: *"La causa indirecta del accidente fue un tipo bajito en un coche pequeño, con una boca muy grande"*. Otro describe con precisión el sufrimiento de la víctima: *"Vi una cara triste moviéndose lentamente cuando el señor mayor rebotó en el techo de mi coche"*.

4.10.- SUEIRO, Daniel
Cuentos completos(págs. 291-335)
Madrid: Alianza Editorial, 1988
ISBN 84-206-3222-8

Toda la ciudad parecía deshabitada, haberse quedado desierta de repente. Las calles estaban calientes y en silencio a las tres de la tarde, como muertas. Sólo un coche de vez en cuando, nada de taxis, un autobús humeante o un seiscientos andando solo, lleno de gente muerta y un montón de paquetes y coches de niño arriba; algún hombre en mangas de camisa y con una cartera colgando del brazo, una en pantalones que seguramente va al trabajo con el neceser por todo equipaje, taconeando y moviéndose, ja, ja, total para quién; un rebaño de turistas americanos mirando hacia arriba y las parejas de grises aquí y allá, negros de calor con la gorra y la pistola. Cuando yo me paraba, de vez en cuando, para pensar en algo o decidir qué era lo que iba a hacer por fin, con La Poderosa al ralentí, todo se quedaba quieto, completamente parado, todo en silencio y todo extraño. Tres millones de habitantes evaporados, y de Madrid sólo quedan los edificios y los grises. Tengo el mango del volante húmedo entre las manos, parado en la esquina, con un pie apoyado en la acera y el otro encima del pedal, y miro a ver si veo algo, pero no veo nada; el asfalto se derrite a lo largo de la calzada y echa nubes de humo invisible hacia arriba, desfigurando las casas y ardiendo aún más cuando se junta con el del sol blanco, sol de cal y de plomo, que te oprime la cabeza y te hace arder los ojos. [...]

Primero me bajé por las Delicias y di unas vueltas haciendo ruido cerca de lo de Florita, [...]

Luego estuve atronando un poco el barrio, a ver si salía algún otro al oírme, o alguna otra, que todo se puede aprovechar, pero nada. La gente debía estar empezando a dormir la siesta del sábado y debía odiarme, pues yo... andaba dando vueltas y vueltas de arriba abajo por las calles con la moto a todo gas, casi a propósito; pero a mí esto no me importa, sino que en realidad creo que me gusta. Está todo tan callado y tan quieto, tan caliente a esa hora, una de esas tardes de verano, que de verdad hay que empezar a moverse y a hacer todo el ruido posible para que uno mismo se dé cuenta de que aún está vivo, y también para que todos los otros se den cuenta de que uno no ha muerto. Di unas pasadas especiales por debajo de las ventanas del loco que el otro día me tiró el cenicero, esperando verle aparecer apuntándome con los dos cañones de la escopeta o algo así [...].

Miré el reloj y no eran más que las tres y media. Dios mío, dónde me meto yo. La Poderosa se me puso a andar casi sin pensarlo yo mismo y pronto me vi soltando taponazos por la

Castellana, hundiendo las ruedas en el asfalto y tragando vaharadas de aire caliente. Por allí había cierta animación de coches, la gente que se largaba a toda prisa para perder de vista esta porquería cuanto antes. Allí donde está el chalo ese a caballo con el brazo extendido le di la vuelta al monumento de forma que me chupé el semáforo rojo y me puse a seguir la dirección que el tío me señalaba con el brazo, la mano, el dedo extendido a sus órdenes, jefe, saludando. Y a mandar, que para eso estamos. Pero yo sabía que no era eso; lo que pasa es que me tiraba el barrio de nuevo, así que me fui derecho a Atocha y luego seguí hacia Legazpi, crucé el puente, por medio de esa peste de mercado y esa peste de río y esa peste de socavones, y ya me iba a parar allí, para darme la vuelta, atontado como un estúpido delante del poste que te indica “A Cádiz”, “A Granada”, “A Málaga”, etc., cuando vi a aquellas especie de gemelas de pelo rojo y gafas negras con arillo blanco dentro del descapotable que desde luego me estaban mirando y riéndose y comentado algo entre ellas. Yo las saludé en seguida, jeló, jeló, riendo también y empezando a hacer la postura sobre la moto. Me pegué un poco a ellas, quiero decir al MG rojo, y así fuimos un buen trecho. Íbamos ya por la autopista, aunque muy despacio, ellas completamente a la derecha y yo sobre la línea intermitente amarilla. Eran idénticas, igualitas, con la boquita pequeña y los dientes muy blancos, siempre riendo, el pelo recogido en dos pañuelitos blancos muy pequeños, mientras yo lo llevaba al aire y se iba alborotando a medida que aumentábamos la velocidad; los nikis azules a rayas, sólo que las de una eran verticales y las de la otra horizontales, y casi pude ver que iban de pantalón corto, como mucho. [...] Lo único que se me ocurrió: “Drink coca-cola! Drink coca-cola!”, y desde luego me entendieron, porque se reían a gusto las tías. Creí que iban a pararse y llegué a echarle la garra al descapotable, por encima de la puerta, y así fuimos un buen trecho como buenos amigos; pero la loca del volante empezó a pisar de pronto y por poco me lleva el brazo detrás. Yo quedé un poco desconcertado, porque las cosas iban bien ¿no?; uno no es un desharrapado ni un grosero, así que no volví a animarme hasta que vi cómo retenían el coche de nuevo, cien metros más allá. ¿Queréis jugar, eh? Pues allá vamos. Y lancé a La Poderosa hacia delante con unos truenos de mil demonios. También ellas dieron un poco de gas y volvimos a correr juntos. Esos bloques de casas, que se ven a cientos a la salida de la autopista y que a mí me producen siempre tanta tristeza, iban quedando atrás uno a uno como pequeñas columnas de cemento agujereado. El viento me había puesto el pelo de león, mi pelo castaño de león conquistador, y me pegaba en el pecho a pesar de que yo iba completamente tumbado sobre la máquina, sólo con la cabeza un poco alzada atento a todos los brillos rojos a través de mis gafas de sol, con los faldones de la camisa al aire y el tableteo del tubo de escape reventando panteras. [...]

Eran cerca de las cinco cuando salí, entre unas cosas y otras, y el calor seguía pegando tela. Cuando me vi decidido encima de la moto enfilado hacia Torremolinos me dije: macho, el mundo es tuyo. Casi todos los coches y hasta los camiones me empezaron a pasar desde el principio, claro, pero a mí qué; tengo tiempo para llegar allá abajo y armar el lío en el pri-

mer cuarto de hora. Me encantaba ver correr la carretera, y que está muy buena, bajo mis ruedas; sentir el aire, aunque caliente, en la cara y en el pecho; correr, correr, correr hacia allá abajo y, sobre todo, oír la alegría con que La Poderosa iba armando el escándalo carretera adelante, pa-pa-pa-pa, tumbando la aguja.

Es una Ducati, una 48 S, que quiere decir "Sport"; ya lo lleva grabado a fuego sobre el depósito, en letras como flechas, como llamas. No una 48 Puma, no; las P tienen el tope de velocidad en los cuarenta, y la mía alcanza los ochenta. Azul, un azul metálico, eléctrico; no se ve casi cuando voy, como ahora, a todo gas en una buena recta como ésta, antes de llegar a las Siete Revueltas. La otra es un ciclomotor, como tantos; no se necesita ni carnet de conducir para llevarla; yo tengo mi carnet, puedo conducir cualquier máquina. Claro que hubiera preferido una 250-24 Horas, desde luego, o mejor aún una Anglia o una Triumph. Es que me da risa: pero si aún ésta la estoy pagando con lo que me quito de la boca, quiero decir de fumar; es el único vicio que no tengo, porque el bocadillo ni la caña ni Dios me los quita; no quiero volverme tuberculoso; el tabaco no es bueno para una vida deportiva. Ya verán los de la Cuesta de las Perdices cómo les dejo cuando consiga aunque sólo sea una Deluxe. Y pobre Fermín, no sé por qué ahora me acuerdo de él. Pero La Poderosa es una buena panterita: ruge y se traga el asfalto. Hay pocas cosas que me gusten más que cabalgarla a gusto como ahora, [...]. No me compraría una Vespa ni una Lambretta ni una mariconada de éstas por nada del mundo; esto es mucho más viril, más de hombres, vamos: la llevas bien cogida entre las piernas, la aprietas o la sueltas, según veas o se presente la ocasión, y eres tú quien la lleva a ella, y no ella a ti, como en la sillita de la reina, o en la taza del wáter, que tal parecen. Esta me obedece a la más mínima, la meneo como me da la gana, la domino: una presión de piernas hacia la izquierda y pudo rozar el suelo con el codo; otra presión con las piernas a la derecha y se me encabrita y obedece rauda para bordar la curva más cerrada. Todo es juego de piernas, ahí está el secreto. La Poderosa forma parte de mí, quiero decir que se suma a mí y así formamos los dos como un cuerpo distinto que igual parece que vuela. Yo hago verdaderas virguerías con esta moto, creo que me conocen en todas las calles de Madrid. Tiene una reprís bárbara y es muy versátil; y no consume nada: un dos por cien como mucho.

1. ORIENTACIONES PARA EL PROFESORADO

El protagonista de este cuento es un joven que trabaja de mecánico en Madrid. El fin de semana emprende un viaje con su moto hasta Málaga con la intención de ligar con las turistas. El viaje, sin embargo, es bastante accidentado y cuando está a punto de llegar a Málaga tiene que regresar para poder estar en Madrid a las ocho de la mañana, la hora de entrar al trabajo. Una vez más, el protagonista es uno de los muchos antihéroes que aparecen en los relatos de Daniel Sueiro y que reflejan la España de la posguerra.

1.1. EDUCACIÓN VIAL

1.1.1.- El vehículo es un instrumento de convivencia y su buen uso reporta beneficios a la sociedad. Pero también puede ser ocasión de innumerables perjuicios como el ruido, la degradación del medio ambiente, etc., o de que la convivencia se altere y se crispen las relaciones entre las personas.

1.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

1.2.1.- El texto describe la relación de un joven con su moto y el mundo que le rodea. Este texto puede servir para que los jóvenes reflexionen sobre su mundo y su comportamiento con las motos.

1.2.2.- Aparecen actitudes poco solidarias con los demás. Ofrece el texto una oportunidad para intentar poner a los alumnos en el lugar de quienes padecen esa insolidaridad.

1.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

1.3.1.- El autor consigue que conozcamos detalladamente la psicología de este personaje. A través de su monólogo nos transmite sus problemas familiares, sus amistades, sus ilusiones... Indirectamente, refleja la realidad española de unos años difíciles.

1.3.2.- El lenguaje también recoge acertadamente el mundo del protagonista: un joven obrero que desea hacer algo especial con su moto.

2. ORIENTACIONES PARA EL ALUMNADO

2.1. EDUCACIÓN VIAL

2.1.1.- Actividades individuales

- Ponte en lugar del protagonista. Imita el fragmento y escribe otra narración en la que tú seas el protagonista. Procura reflejar tus actitudes en esa situación.

2.1.2.- Actividades en grupo

- Debatid las diferentes conductas que hayáis observado en las personas que conducen motos.

2.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

2.2.1.- Actividades individuales

- El protagonista viaja a Málaga en una Ducati, a la que llama La Poderosa. En varios pasajes se identifican virilidad y motos: "No me compraría una Vespa ni una Lambretta ni una mariconada de ésas por nada del mundo; esto es mucho más viril, más de hombres". ¿Por qué crees que se produce esa identificación entre los valores machistas y las motos?

- Comenta brevemente el pasaje "Las Siete Revueltas las bajé a tumba abierta, dejando atrás a un montón de cobardes que se creen que esas cuevas no son buenas para hacer una media". Define "cobardía" y "prudencia".

- Señala en el texto las frases que indiquen lo que busca el protagonista en ese recorrido de moto.

2.2.2.- Actividades en grupo

- ¿Qué significados tiene una moto para los jóvenes de hoy?

- ¿Qué consecuencias tiene para la convivencia la actuación del motorista?

2.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

2.3.1.- Actividades individuales

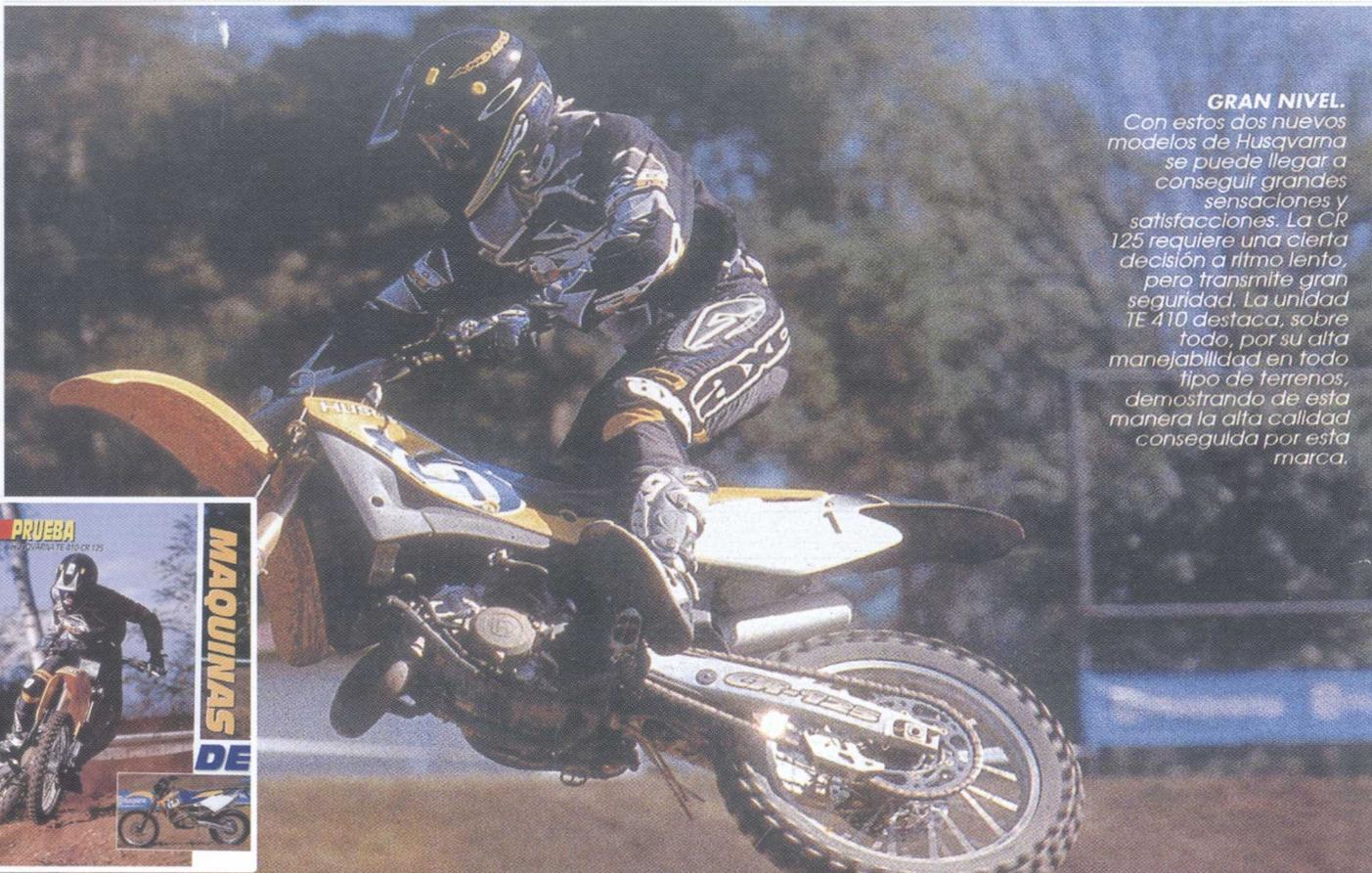
- En el relato se combinan la narración de los hechos ("Primero me bajé por las Delicias y me di unas vueltas haciendo ruido cerca de lo de Florita") y la descripción del protagonista ("Mi pelo castaño de león conquistador"). Fijándote en lo que dice, en lo que hace y en lo que piensa, intenta definirle: aspecto externo, profesión, deseos, esperanzas, etc.

2.3.2.- Actividades en grupo

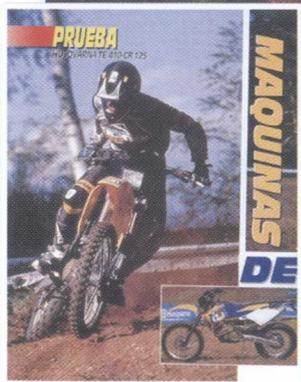
- Además de mostrar la vida en Madrid, los pasajes reflejan también la realidad que se vivía en la España de esa época. Enumerad costumbres, vida cotidiana, etc., y comparadlas con las de la España actual.

2.4. TEXTO DE APOYO

2.4.1.- Las páginas 118 y 119 del número de febrero de 2000, de la revista Top Auto analizan las características de dos motos. Comenta qué cualidades se destacan en los titulares y en la redacción del reportaje, y explica qué efecto pueden producir en los lectores.



GRAN NIVEL.
Con estos dos nuevos modelos de Husqvarna se puede llegar a conseguir grandes sensaciones y satisfacciones. La CR 125 requiere una cierta decisión a ritmo lento, pero transmite gran seguridad. La unidad TE 410 destaca, sobre todo, por su alta manejabilidad en todo tipo de terrenos, demostrando de esta manera la alta calidad conseguida por esta marca.



DOS UNIDADES DESTINADAS A LOS QUE AMAN EL LADO MAS EXTREMO DE CADA ESPECIALIDAD. LA CR 125 ES PARA LOS MAS CROSSISTAS. LA TE 410 DE ENDURO TIENE SUS MEJORES ARMAS EN LA AGILIDAD Y EN EL MOTOR

CARRERAS



NORMALMENTE en las grandes familias siempre existen las unidades especializadas para cada uso. Este es el caso de Husqvarna, que para el 2000 dispone de dos modelos bien diferenciados. Por un lado, la CR 125 que podrá hacer sentirte como Alex Chiodi en cualquier curva o salto, ofreciéndote unas sensaciones fuera de lo normal. Y por el otro, la TE 410; con él todos los amantes del enduro disfrutarán de éste en su estado más puro. Como hemos comentado al principio, estas dos unidades son una pequeña muestra de los ocho modelos

que comprenden el apartado de la competición de dos y cuatro tiempos dentro de la marca ya sea en cross o en enduro, demostrándonos en este caso una alta calidad durante las pruebas que tuvimos la oportunidad de realizar con las mismas.



MUÑOZ MOLINA, Antonio
La huerta del Edén: escritos y diatribas sobre Andalucía (págs. 43-46)
Madrid: Ollero y Ramos, 1996
ISBN 84-7895-057-5

Cada vez hay más adivinos, más nigromantes y quiromantes, más brujas especializadas en la adivinación del porvenir, y más personas en apariencia juiciosas que auscultan los horóscopos, pero lo cierto es que para averiguar lo que ocurrirá en el futuro no hace falta tener dotes de vidente, sino tan sólo leer con cierta frecuencia el periódico y no olvidarse demasiado rápido de lo que acaba de ocurrir. El futuro, en realidad, es en ocasiones más fácil de conocer que el pasado. Sabemos, por poner un ejemplo, que apenas terminados los incendios verbales de la campaña electoral comenzarán a arder los pocos bosques que nos quedan, y lo sabemos con una exactitud que no igualarán nunca las predicciones del célebre futurólogo Rappel. Sabemos también que en cuanto empiece a apretar el verano la gente comenzará a matarse a un ritmo aterrador en las carreteras, camino de las playas, en coches con las chapas ardiendo bajo el calor de esta sequía africana. Sabemos todo eso, pero el don de la profecía nos resulta tan inútil como a la Casandra de La Ilíada, de modo que nos quedamos detenidos por el estupor, con los ojos abiertos, viéndolas venir, viendo venir las noticias sobre hectáreas de monte quemadas y sobre cifras galopantes de muertos igual que si viéramos que se acercan las inundaciones monzónicas, con el perfecto fatalismo de quien acepta los desastres como si ya hubieran ocurrido. [...]

Tan aterradora como la facilidad con que puede aniquilarse una vida humana es la rapidez con que se tala o se quema un árbol que ha tardado cientos de años en crecer. En un puente de Semana Santa o en las vacaciones de verano los coches matan o dejan inválidas a más personas que la más fanática organización terrorista y que los peores virus, pero nadie considera que se deba restringir su uso, ni siquiera que su publicidad sea sometida a controles al menos tan severos como los que limitan la publicidad del tabaco y del alcohol. En la campaña electoral, en la que tantos fantasmas de enemigos imaginarios se han esgrimido, ningún candidato municipal ha tenido la entereza de reconocer que el peor enemigo de las ciudades es el coche, y las profecías sobre los incendios han inquietado mucho menos que los sondeos sobre la intención de voto. Aún no podemos predecir cuántos árboles y cuántas vidas humanas se habrán perdido cuando acabe el verano, pero lo que sí sabemos ya es que habrá muchos más coches y muchos menos árboles, y que ninguna de esas dos desgracias le quitará el sueño ni atenuará la felicidad de la mayor parte de los candidatos recién elegidos.

1. ORIENTACIONES PARA EL PROFESORADO

Antonio Muñoz Molina (Úbeda, Jaén; 1956) es uno de los más importantes escritores españoles contemporáneos. *Un invierno en Lisboa* (1987) le proporcionó el Premio Nacional de Literatura y el de la Crítica, y le descubrió como un narrador de gran hondura y de enorme capacidad de fabulación. Su primera novela, *Beatus Ille* (1986), supuso su descubrimiento, y desde entonces su obra no ha dejado de suscitar expectación y entusiasmo. En 1991, obtuvo el Premio Planeta por *El jinete polaco*; con la misma obra ganó el Premio Nacional de Literatura al año siguiente. Otras obras suyas son: *Las otras vidas* (1988), *Beltenebros* (1989), *Nada del otro mundo* (1993), *El dueño del secreto* (1994), *Ardor guerrero* (1995), *Plenilunio* (1997), *Pura alegría* (1998) y *Carlota Fainberg* (1999). Es miembro de la Real Academia Española de la Lengua.

El académico y novelista Antonio Muñoz Molina ha cultivado con asiduidad el artículo periodístico. Algunos han sido recogidos en los volúmenes *El Robinsón urbano* (1984), *Diario del Nautilus* (1985), *Las apariencias* (1995) y *La huerta del Edén* (1996). *Profecía del fuego* pertenece a este último libro, que contiene los artículos que escribió semanalmente desde 1995 hasta 1996 y que fueron publicados en la edición de Andalucía del diario *El País*. En estos artículos, partiendo de una anécdota mínima y cotidiana, el autor reflexiona sobre aspectos puntuales de la vida contemporánea, censurando actitudes que van en contra del ser humano. En el prólogo de *La huerta del Edén* aparecen estas palabras del autor que resumen su intención crítica: "Algunas personas me han dicho que en estos artículos había un exceso de vehemencia o de ira: releýéndolos ahora me parece que hay sobre todo ternura e indignación, y una defensa melancólica pero muy obstinada de algunas cosas que me importan mucho: la instrucción pública, por ejemplo, la racionalidad, la justicia, la buena educación".

1.1. EDUCACIÓN VIAL

1.1.1.- Una de las consecuencias de los accidentes de tráfico es la muerte, hasta el punto de que los accidentes de tráfico se han convertido en una auténtica epidemia. Sin embargo, los gobiernos y la industria parecen mantenerse ajenos a estos problemas.

1.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

1.2.1.- El comportamiento de los automovilistas, a pesar de los datos estadísticos, no cambia. Los valores habituales en las demás facetas de la vida parecen no afectar a muchos conductores.

1.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

1.3.1.- El artículo denuncia una de las mayores causas de muerte en España: los accidentes automovilísticos. Muñoz Molina, como antes Larra, denuncia los males de la sociedad contemporánea. En sus colaboraciones periodísticas, otros escritores contemporáneos desempeñan esta labor de denuncia y moralización de las costumbres sociales.

2. ORIENTACIONES PARA EL ALUMNADO

2.1. EDUCACIÓN VIAL

2.1.1.- Actividades individuales

- Elabora un anuncio publicitario en el que se aconsejen medidas de prevención y seguridad para evitar accidentes de tráfico.

2.1.2.- Actividades en grupo

- ¿Os parecen efectivas las campañas de Tráfico que muestran los efectos de los accidentes?

2.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

2.2.1.- Actividades individuales

- Comenta las consecuencias de la irresponsabilidad moral en la conducción.

2.2.2.- Actividades en grupo

- Examinad anuncios de coches durante unos cuantos días y comentad los valores a los que aparecen ligados: potencia, seguridad, velocidad, etc.

2.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

2.3.1.- Actividades individuales

- El ensayo de Muñoz Molina tiene una estructura muy clara: introducción, desarrollo y conclusión. Explica qué partes del fragmento abarca cada una.

- Para entender mejor el mensaje del texto, responde a las siguientes preguntas: ¿De qué problema trata el texto?, ¿cuáles son las causas de ese problema?, ¿y las consecuencias?

2.3.2.- Actividades en grupo

- Elaborad un mensaje publicitario destinado a sensibilizar a los conductores. Debatid el tono general del mensaje (persuasivo, informativo, amedrentador, etc.) y los elementos que debe incluir.

2.4. TEXTO DE APOYO

2.4.1.- Lee los dos textos periodísticos y enumera las causas por las que los accidentes de tráfico se han convertido en una epidemia.

El tráfico se ha cobrado 250.000 vidas en España en el siglo XX

FELIP PINAZO, Valencia

Los accidentes de tráfico se han cobrado en España durante todo el siglo XX las vidas de casi tantas personas (250.000) como las que pueblan en la actualidad la comunidad autónoma de La Rioja (264.000). Una cifra de víctimas mortales que supera ligeramente el número de habitantes de provincias enteras como Huesca, Cuenca o Zamora. El dato procede de un estudio científico elaborado por el Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (Intras) de la Universidad de Valencia.

El estudio también ha contabilizado, desde 1900, 14 millones de heridos en accidentes de tráfico en España. "La carencia de estadísticas en los tres primeros decenios", precisa el director del Intras y catedrático de seguridad vial, Luis Montoro, "la ha suplido nuestro grupo de investigación de accidentes haciendo operaciones matemáticas".

Además, estos técnicos han calculado que el planeta ha cerrado el siglo con un balance de 35 millones de muertos y 500 millones de heridos graves en siniestros de tráfico. "Cada hora se registran 65 muertos y 2.000 heridos en las carreteras de todo el mundo", apostilla Montoro.

En 1999 se disparó un 21,5% el número de vehículos matriculados en España (1.970.000). Un aumento que coloca el parque automovilístico español en 23,5 millones de vehículos. Según los cálculos del Intras, uno de cada cuatro vehículos de este parque (unos seis millones) sufre un accidente, por leve que sea, al año. Este instituto universitario cifra en dos billones de pesetas el coste económico anual de los siniestros de tráfico en España. "Nos cuestan la mitad de los ingresos turísticos y suponen una cuarta parte del coste del paro laboral", ilustra Montoro.

Los accidentes de tráfico están aumentando desde 1995 hasta adquirir carácter de epidemia

La Sociedad Española de Salud Pública advierte sobre la falta de reacción de las autoridades

MILAGROS PÉREZ OLIVA, Barcelona
Dieciséis muertos y cuatrocientos heridos diarios. Ése es el balance promedio de una de las epidemias más sangrantes, la de los accidentes de tráfico, en la que España no sólo no mejora, sino que está dando clara-

mente marcha atrás. Desde 1995, el número de heridos y muertos en carretera ha vuelto a crecer de forma sostenida de manera que ya se han perdido la mayor parte de los logros alcanzados en la primera mitad de los años noventa. La tendencia sigue siendo

ascendente y, sin embargo, las administraciones no parecen reaccionar ante un problema que, según los autores del informe de 1999 de la Sociedad Española de Salud Pública y Administración Sanitaria (SESPAS), adquiere proporciones epidémicas.

"¿Qué ocurriría si cada año se estrellaran en España 15 aviones Jumbo sin dejar supervivientes? ¿Acaso nadie se plantearía qué ocurre con la seguridad del tráfico aéreo?". Con estas preguntas ilustra el epidemiólogo Antoni Plasencia, profesor de la Universidad Autónoma de Barcelona y autor, junto a Salvador Moncada, del apartado de accidentes del informe SESPAS, la pasividad que en su opinión hay en relación a este problema.

En 1998 se produjeron en España 97.570 accidentes de tráfico en los que resultaron afectadas un total de 147.000 víctimas, 6.000 de ellas mortales. De modo que los accidentes de tráfico son la primera causa de mortalidad en el grupo de edad de 5 a 24 años y la segunda en el de 25 a 34. Y son, con el sida en el caso de los hombres y el cáncer de mama en el de las mujeres, una de las tres causas más importantes de años potenciales de vida perdidos.

La curva de la siniestralidad vuelve a ser ascendente desde hace cuatro años, de modo que ya se ha perdido buena parte del terreno ganado entre 1990 y 1994, periodo en el que los accidentes con víctimas descendieron un 30% a causa del nuevo reglamento de seguridad vial (1992), el refuerzo del control policial, una intensa campaña de sensibilización pública y de la mejora de la red viaria.

Más coches

Antoni Plasencia no comparte el optimismo del director general de Tráfico, quien a principios de septiembre dio unos datos triunfalistas referidos al verano. Según Carlos Muñoz Repiso, entre el 15 de junio y el 31 de agosto pasados se produjeron 1.042 muertos, frente a los 1.070 del mismo periodo del año anterior. Este ligero descenso da pie al director general a subrayar que está descendiendo la siniestralidad. Un estudio realizado en Cataluña indica, sin embargo, que en los seis primeros meses de 1999 ya se había producido en esta comunidad un incremento del número de muertos del 50% respecto al mismo periodo del año anterior.

Lo que importa, según Antoni Plasencia, no es un periodo determinado, sino la evolución y la tendencia que ésta dibuja. Y desde este punto de vista, las estadísticas y las gráficas resultantes no permiten concesiones al optimismo. En el periodo 1995-1998, el número de accidentes y el de víctimas se ha incrementado en un 24%. El informe SESPAS, que se presentará en Sevilla en noviembre próximo, destaca el incremento relativo de víctimas entre los ocupantes de ciclomotores y motocicletas, que entre 1981 y 1994 ha sido del 80%, y de los accidentes en el medio urbano, que repre-



Rescate de los heridos en el accidente de autobús de septiembre en Zaragoza en el que murieron 28 personas. / EFE

Evolución de la accidentalidad de tráfico. España, 1981-1998



Porcentajes de variación de la accidentalidad

	Entre 1981-1989	1990-1994	1995-1998
Accidentes con víctimas	+45%	-30%	+24%
Víctimas	+59%	-32%	+24%
Fallecidos	46%	-33%	+24%
Víctimas/habitantes	+54%	-32%	+23%
Víctimas/vehículos	+14%	-45%	+5%

EL PAÍS

sentan más del 52% del total, aunque los más graves se producen en las carreteras.

Comparativamente con otros países, España no tiene motivos para sentirse orgullosa. El director general de Tráfico apunta al incremento del número de vehículos como uno de los factores que explica la alta siniestralidad. Pero en otros países, como Alemania, Gran Bretaña u Holanda, ha crecido igualmente el parque móvil, en proporciones incluso superiores a las de España, y sin embargo siguen mejorando los índices de siniestralidad. De hecho

España se encuentra, de parejo con Francia, en la cola y sólo es superada por Grecia y Portugal. Así, mientras en 1996 se producían en España 136 muertos en accidentes de tráfico por cada millón de habitantes, Noruega tenía 58, Suecia 60, Gran Bretaña 63 y Holanda 76.

"El incremento observado", precisa Plasencia, "afecta tanto a los números absolutos como a las cifras en relación a la población y al número de vehículos, luego el incremento del parque móvil no es un hecho diferencial que explique la mala situación de

España en relación a los accidentes de tráfico". Y tampoco ha variado en la última década la letalidad de los accidentes, porque sigue muriendo el 4% de las personas afectadas, lo cual plantea dudas sobre la eficacia de los medios de rescate en carretera.

El hecho de que entre 1990 y 1994 se produjera un notable descenso indica que se puede incidir sobre los accidentes de tráfico, y que, en consecuencia, si han vuelto a incrementarse es porque se ha bajado la guardia. Así lo estima Carlos Álvarez-Dardet, profesor de Salud Pública de la Universidad de Alicante.

El exceso de velocidad es una de las principales causas de accidente. Algunos organismos como el RACE o las concesionarias de autopistas se han pronunciado por un aumento de los límites en España. Los especialistas en movilidad tienen claro que cuando se aumentan los límites, aumentan los accidentes. Y en el caso de España, el incremento podría ser mayor aún, dada la tolerancia social que hay a saltárselos. Los países que han disminuido los límites de velocidad también han disminuido el número de muertos, y Alemania, que se cita a menudo como ejemplo de baja siniestralidad, no es cierto que no tenga límites. La mayor parte de su red viaria los tiene.

Lo importante, sin embargo, no es tanto el punto en el que fija el límite, sino el cumplimiento que se consiga. Los países nórdicos y algunos estados de EE UU exhiben muy bajos niveles de siniestralidad porque han logrado un elevado cumplimiento de sus normas.

4.12.- ARES, Eduardo
Cuentos urbanícolas
Madrid: Editorial Popular, 1990 (págs. 46-51)
ISBN 84-7884-023-0

10, 20, 30 minutos, llega el autobús. La gente sube y baja, innumerables “clinc” metálicos taponan los oídos. Algunos se escurren entre el tumulto, no pagan. El autobús va lleno.

Las manoseadas personas se cuelgan de los agarradores cansados mientras el barbudo conductor sigue el camino impasible; de vez en cuando arroja sus ojos contra el retrovisor, mira, los recoge, sigue impasible. Un murmullo corretea y salta por el autobús, hay viejas sentadas, no paran de hablar, hay gente de pie, no para de hablar.

Una parada, otra. Más y menos gente. Por fin un sitio queda libre. Dudo. Sigo de pie, sigo dudando. Una señora mira el sitio con recelo. Las malditas leyes de cortesía se apoderan de mí y la dejo sentarse. Por la ventana pasan bares: “El espejo”, “Hannover”, “Milfe”, “Alace”; entre ellos, droguerías, panaderías, confiterías, cines y más bares. Vuelvo la vista al interior del autobús, miro al conductor, miro atrás, sólo hay manos colgadas que piden suplicantes un asiento. Suspiros, murmullos de viejas, preguntas, exclamaciones, silencios ocupados... Ya se ve poco fuera, es de noche y el sudor se pega a los cristales; luces y coches pasan a la misma velocidad, el autobús avanza con la estática movilidad de las nubes.

Los pensamientos se atropellan en mi mente y pugnan por salir cada uno el primero, ninguno llega, todos se quedan a medio camino, ninguno me dice nada. Y yo, sin hacerles caso, sigo pensando en algo que no sé de qué se trata. Un libro quiere escaparse de debajo del brazo, lo retengo, lo engancho, se va, le hago volver. Los cristales grises lloran, ya nadie les mira, ya no sirven para nada. Por qué no habré cogido otro autobús. El autobús para, mi cuerpo sigue, la mano le detiene, suda, y el cuerpo perdido vuelve a mí. Miro al conductor, no hace nada que ya no haya observado. Otra parada, “clinc” interminable, gente que sube, me estrecho, miró atrás, manos suplican agarrarse a algún sitio que no encuentran. El autobús va muy lleno. “Clic”, parada solicitada.[...]

Otra parada, otro sitio queda libre, hago caso omiso de las dichosas leyes de cortesía, me abalanzo sobre él.

Ahora estoy mejor; un pensamiento me viene a la cabeza, cojo el libro: La Eneida, mi ánimo oscuro resplandece sobre la sola noche. «La anciana Sibila dice a Eneas: "toda esta que ves, es una muchedumbre desvalida e insepulta, aquél el barquero Caronte: éstos, que

lleva la ola, los sepultados. A Caronte no se le permite transportar a los insepultos al otro lado antes de que sus huesos descansen en sus tumbas". Levanto la vista del libro y veo toda la muchedumbre desvalida, que tiende sus manos hacia arriba y comprendo que Caronte, el barbudo conductor, lleva nuestras almas errantes en su roja balsa a través de la laguna Estigia, por la que los dioses temen jurar en falso, para que volvamos a ver los estanques muy deseados. Y como el piadoso Eneas, aprieto mis huellas y me quedo considerando el injusto destino de los que se montan en el autobús.

Un crujido sordo y un mascar rápido me despiertan de estas meditaciones; miro, hay menos gente, han pasado más paradas, pero todavía quedan muchas; vuelvo la vista para averiguar de dónde ha salido el horrendo crujido y contemplo sentadas detrás de mí a la señora gorda y su vástaga, ambas mueven las mandíbulas sin parar a gran velocidad y sus manos entran y salen de una bolsa grasienta, dirigiéndose a la boca. Procuro no hacerlas mucho caso, miro al conductor Caronte y vuelvo al libro, pero ya no escucho a Eneas que habla con su padre Anquises; un crujido tortuoso se va abriendo paso en mi cabeza y se apodera de todo mi ser, la niña pecosa y su madre mantienen una animada conversación entre gusanito y gusanito, entre mandíbula y mandíbula, sigo con la mirada en el libro, pero no puedo leer con los oídos abarrotados de dientes que chocan, mascan y hablan a la vez; trozos del maldito plástico se quedan pegados a mi pelo, pero yo sigo con la mirada en el libro, la conversación que mantienen se me hace pastosa, como este párrafo, y no sé cómo deshacerme de ella.

Mis pensamientos se unen en deseos de ahorcar, mi sangre fría empieza a hervir, el libro me mira suplicante, Eneas me grita: «Detén tu paso y no te sustraigas de nuestros ojos. ¿A quién rehúyes?; es por el destino la última vez que puedo hablarte». Con tales palabras, Eneas aliviaba aquella alma violenta que miraba torvamente y provocaba el llanto. Ella, vuelta hacia atrás, tenía sus ojos fijos en el suelo y ni con la conversación sostenida se inmuto su rostro más que si fuera una dura roca o un mármol de Paros» y yo, con gesto hostil, como Dido, cierro el libro; un nuevo salpicón se queda en el pelo.[...]

Me pregunto qué hubiera hecho el gran Eneas en esta situación, o qué caballo de Troya construiría el cruel Ulises, o qué maquinaría la envidiosa Minerva, a qué divinidad mal amiga encomendaría la fulminación de aquellos dos monstruos hambrientos con forma de mujer, cómo vencería el forzado Hércules esta nueva prueba. ¡Oh grandes dioses del alto Olimpo! ¿Acaso tú, Júpiter, padre de todos los dioses, no puedes mandar contra mí tu poderoso rayo, como contra el osado Ajax, para liberarme de estos grandes sufrimientos?

Mi mente desborda en deseos de matar, ahogar, torturar, asesinar, machacar... me decido por el procedimiento más rápido: ahogarlas a cada una con una mano. Pensando esto me vuelvo contra ellas, mi vista se fija en la grasienta bolsa llena de gusanitos naranjas, me olvi-

do del fiero Eneas, pregunto a la señora gruesa si puedo coger alguno... me invitan.

Entablo animada conversación con la niña de trenzas pelirrojas, y mi mano va y viene de la bolsa, mi tacto se enamora de la grasa y no se aparta de ella. Hablo, como, escupo, devoro, trago, meneo mandíbulas, mastico, pido más y sigo hablando, comiendo, escupiendo, devorando, tragando, meneando mandíbulas, masticando...

10, 20, 30 bolsas, llega la parada añorada, ya no están la amable señora y la preciosa niña, pero me han regalado bolsas y bolsas y yo las devoro sin piedad, sin abrirlas, para aprovechar todo.

Miradas estentóreas llueven sobre mi cuerpo, a cambio reciben algunas bolsas y, también comen.

El autobús se detiene. Desciendo, borracho de plástico y allí, en el infernal autobús queda el libro solitario, perdido, abandonado, olvidado, despreciado, y Eneas lanza hacia el cielo sus grandes lamentos golpeándose el pecho, y toda la regia mansión resuena con sus gritos fúnebres, y dice llorando: «¿No me ha permitido la fortuna, ¡oh desdichado joven!, cuando ha llegado el triunfo, el que vieras mi reino y el devolverte triunfante al hogar paterno?».

1. ORIENTACIONES PARA EL PROFESORADO

Eneas en autobús lo escribió Eduardo Ares cuando era alumno de COU. Luego estudió Filología Clásica y en la actualidad es Profesor de Latín y de Lengua y Literatura en Educación Secundaria. Con este relato obtuvo el primer premio del concurso "Miguel Hernández de cuentos", convocado por el Colegio de Doctores y Licenciados en el año 1989. Más tarde apareció publicado en el volumen *Cuentos urbanícolas* (Editorial Popular).

Un agobiante viaje en autobús se convierte en una forma de evasión para el protagonista, aficionado a la lectura de los autores clásicos. La mezcla de los pasajes de *La Eneida*, el libro que está leyendo, con la situación que vive, provoca un curioso paralelismo y un sorprendente giro que desestabiliza al lector.

1.1. EDUCACIÓN VIAL

1.1.1.- El uso del transporte público es una ocasión de mostrar respeto a los demás ciudadanos y de colaborar, con la propia conducta, en el desarrollo armónico de la sociedad.

1.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

1.2.1.- Los comportamientos personales tienen efectos en los demás. La vida pública permite analizar cómo lo público y lo privado se entremezclan continuamente. Podemos reflexionar sobre los valores personales de quienes en el transporte público no pagan, se "cuelan", empujan, no ceden el asiento, etc.

1.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

1.3.1.- El cuento mezcla una situación contemporánea y algunos pasajes de la mitología clásica. Es una ocasión de analizar la pervivencia de los mitos clásicos en la cultura actual.

2. ORIENTACIONES PARA EL ALUMNADO

2.1. EDUCACIÓN VIAL

2.1.1.- Actividades individuales

- ¿Qué detalles de convivencia en los transportes públicos no respetan el protagonista y algunos pasajeros de ese autobús?

2.1.2.- Actividades en grupo

- Redactad un decálogo de buen comportamiento en los medios de transporte públicos.

2.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

2.2.1.- Actividades individuales

- Fíjate en los pasajes del texto en los que el protagonista se plantea las normas de cortesía. Analiza también el comportamiento de los restantes pasajeros.

- Relaciona valores educativos y normas de educación. ¿Por qué debemos guardar esas normas con los demás?

2.2.1.- Actividades en grupo

- El comportamiento puede reflejar el carácter de las relaciones. Enumerad las actitudes que observáis en el transporte público y, a través de ellas, haced un análisis del nivel ético y moral de la sociedad.

2.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

2.3.1.- Actividades individuales

- Haz una lista de los personajes mitológicos que aparecen en el relato y busca en un diccionario de mitología quiénes eran.

- El autor hace un paralelismo entre su viaje y el que realizaba Caronte en la Laguna Estigia. Explica esos paralelismos y el porqué de su empleo en el relato.

- Escoge un personaje mitológico y escribe un relato breve imitando la técnica de Eduardo Ares.

2.3.2.- Actividades en grupo

- ¿Actualmente, cuáles son los mitos de nuestro tiempo? ¿Por qué razón? ¿Qué características tienen?

- ¿Qué simbolizan los mitos, tanto los actuales como los del pasado?

2.4. TEXTO DE APOYO

2.4.1.- El libro "La mitología en la vida cotidiana", de Assela Alamillo (Madrid, Acento editorial, 1998, páginas 57-63 y 81) analiza cómo la cultura clásica pervive en la época actual. Estas páginas te explican el origen de muchas expresiones que utilizas.

MITOLOGÍA Y PUBLICIDAD

Los personajes y hechos de la mitología clásica han resultado y resultan una fuente de inspiración permanente para el mundo de la publicidad. Algunos nombres ya están acuñados y divulgados en un amplio espacio. Otros, nombres de pequeños negocios o productos no muy conocidos, se circunscriben a ámbitos locales. Algunos pueden haber quedado olvidados para cierto público más joven. De la misma manera surgirán en el futuro denominaciones para productos o empresas nuevas que, a pesar de su avanzada tecnología o sus modernos objetivos, siempre podrán recibir un nombre

acertado, buceando en el amplio mundo del mito. Aquí, a modo de ejemplo, se citan algunos.

Proyecto Apolo.

Con este nombre se designan los programas americanos para mandar satélites al espacio. El principal objetivo fue el de llegar a la luna.

El nombre de la lanzadera espacial es **Hermes**.

Ariadna es el nombre del programa espacial europeo.

Marca de maletas y bolsos **Hermès**. Nombre del dios griego protector de los caminantes y viajeros.

El Calipso es el nombre del barco oceanográfico propiedad del comandante Cousteau que navega principalmente por el mar Mediterráneo y que podemos relacionar con la Odisea, en la que aparece la ninfa Calipso y retiene al héroe Ulises, que viaja por este mismo mar, de vuelta a su hogar en Ítaca.

Marcas de coches:

Orión, de la casa Ford. Gigante cazador, hijo de Poseidón, de extraordinaria belleza y fuerza.

Pegaso. Es el nombre dado a la más conocida marca de camiones de fabricación española. Caballo alado nacido de las gotas de sangre de la Medusa, fecundada por Posidón.

Clío, de la casa Renault. Nombre de una musa.

Marca de pinturas **Titán**. Los Titanes eran dioses primigenios conocidos por su fuerza. Sugiere fuerza y resistencia.

Marca de un producto del hogar, **Ajax**. Nombre dado a un potente limpiador. Evoca el nombre de Ajax, el héroe aqueo más fuerte y poderoso.

Marca de cuadernos **Centauro**.

Marca de relojes **Kronos**, por Crono, palabra similar a la de "tiempo".

Marca de un insecticida líquido, **Orión**, gigante cazador.

En los centros de enseñanza se conocen por proyecto **Atenea** –diosa de la inteligencia- las actividades relacionadas con la informática, y por proyecto **Mercurio** –dios mensajero- las relacionadas con los medios audiovisuales.

Nombre de una agencia de vigilancia: **Argos**, como el vigilante de la doncella lo, puesto por Hera.

MITOLOGÍA Y LENGUA

Expresiones:

Aquí fue Troya

Expresión con que se manifiesta que algo que se tiene a la vista es el resto de una cosa buena o importante que ha desaparecido.

Se emplea igualmente en las narraciones para significar que, en el momento de que se estaba hablando, se armó un gran escándalo, riña o confusión.

Hace alusión a la famosa guerra de Troya, epopeya en la que participan todos los aqueos para recuperar a Helena, esposa del rey Menelao, que había sido raptada por Paris, hijo del rey troiano Príamo. Es el más famoso poema épico de la antigüedad.

Arda Troya

Expresión por la que alguien muestra indiferencia por las posibles malas consecuencias de una cosa que está decidido hacer. Tiene la misma referencia mitológica que la anterior.

Caja de Pandora

Cualquier cosa que, mal manejada, puede ser origen de calamidades.

Pandora es la primera mujer, creada por mandato de Zeus, por Hefesto y Atenea, a imagen de los dioses. Zeus la destinaba para castigar a la raza humana. Existía una caja –o jarra- que contenía todos los males y que estaba cerrada. Pandora, picada por la curiosidad, la abrió y todos los males se esparcieron por el género humano. Sólo quedó dentro la esperanza.

Campo de Marte

Marte entre los romanos, Ares entre los griegos, es el dios de la guerra. En una acepción restringida se toma también como sinónimo de la palabra "batalla". La expresión designa el lugar donde ha tenido lugar una batalla y ha dejado su rastro. También se puede referir a una situación de enfrentamientos.

Cancerbero

Perro de tres cabezas, guardián de la entrada al Hades, nacido del gigante Tifón y del monstruo Equidna. Era hermano de Ortro, de Quimera, de la Esfinge, de la Hidra de Lerna y del León de Nemea. En el cuello tenía enroscadas serpientes. Sus negros y puntiagudos dientes inyectaban un veneno mortal a aquel a quien mordía. Su misión era la de guardar la puerta de los Infiernos sin dejar entrar a quien no le correspondiera y sobre todo sin dejar salir a nadie. Fue sometido por Hércules que lo trajo a la tierra por orden de Euristeo en su duodécimo trabajo. Orfeo lo durmió con su lira en su viaje a los Infiernos y así pudo penetrar en ellos.

Con esta expresión nos referimos a quien guarda celosamente un lugar.

Cantos de Sirena

Dícese de algo que atrae irremisiblemente, pero que conduce a un mal fin.

Las Sirenas eran genios marinos, mitad mujer mitad ave. Eran unas excelentes músicas. Habitaban una isla del Mediterráneo y con sus dulces cantos atraían a los navegantes que pasaban por esos parajes. Cuando los barcos estaban cerca de la isla, las Sirenas devoraban a los imprudentes marineros, que sentían un invencible deseo de acudir a ellas, debido a la dulzura de sus cantos.

Sólo superaron la prueba los marineros de la nave Argos, porque Orfeo con su música contrarrestó al efecto de los cantos de las Sirenas, y la nave de Ulises, porque éste mandó a los marineros taparse los oídos con cera mientras él, que no se los tapó, estaba fuertemente atado al mástil.

A partir de la Edad Media se las representa con cola de pez en lugar de cuerpo de ave, y esta imagen acaba desterrando a la primera.

Espada de Damocles

Cortesano y adulador de Dionisio el Viejo, tirano de Siracusa, quien, para hacerle sentir que su prosperidad no le hacía feliz, le sentó a un banquete opíparo y suntuosísimo pero teniendo al mismo tiempo sobre la cabeza una espada a punto de caer sobre él.

Estar en brazos de Morfeo

Expresión con la que se designa el hecho de estar durmiendo. Morfeo era uno de los mil hijos del Sueño y de la Noche. Como las otras divinidades del sueño, es un ser que se representa con alas. Estaba encargado de adoptar la forma de los seres humanos y mostrarse a las personas dormidas durante el sueño.

Lecho de Procrustes

Es una expresión poco usual que simboliza la vulgarización, la reducción del alma a una medida convencional. Es reflejo también de la tiranía ética e intelectual ejercida por quien no tolera las acciones y juicios de los demás, sino a condición de que sean conformes a sus propios criterios.

Procrustes era un bandido que actuaba en el istmo de Corinto y que mataba a sus víctimas mutilándolas en un lecho donde las había hecho tender: a las que sobresalían de él, les cortaba las extremidades; a las que no alcanzaban su medida, las estiraba.

Fue muerto por Teseo, el héroe ateniense.

Manzana de la discordia

Se refiere a la que lanza la diosa Eris en el banquete de boda de Tetis y Peleo, al que no había sido invitada, al tiempo que decía "para la más bella". Afrodita, Hera y Atenea se la disputan, dando lugar al juicio de Paris.

Zeus no quiere ser el árbitro y ordena a Hermes que lleve a las tres diosas junto al bello Paris, hijo de Príamo, que cuidaba sus rebaños en el campo, para que fuera él quien otorgará la manzana a la que considerara más bella. Él se la concede a Afrodita, suscitando, así, la enemistad de las otras dos diosas por el pueblo de Troya y su apoyo incondicional a los aqueos.

Por alusión a este juicio mitológico, se emplea esta expresión coloquial para simbolizar un objeto o situación que motiva discordia.

Parecer una esfinge

Se aplica a una persona que no deja traslucir sus pensamientos o sus intenciones.

Una esfinge es un monstruo mitológico femenino, con rostro de mujer, pecho, patas y cola de león y alas de ave. Se consideraba hija de Equidna y Ortro y, por tanto, hermana del León de Nemea y, según otra versión, hija del monstruo Tifón. La más famosa esfinge es la que Hera envió a Tebas para castigarla. Habitaba en una montaña cerca de la ciudad y devoraba a los ciudadanos que pasaban. Ponía enigmas a los viajeros y, si no los adivinaban, los mataba. Sólo Edipo consiguió acertar y el monstruo se mató despechado.

Ombbligo del mundo

Se emplea para indicar que es el centro, tanto referido a un lugar como a una persona en la expresión "creerse el ombligo del mundo". Viene del Omfalos (ombbligo) que se veneraba en el Santuario de Apolo en Delfos, centro de espiritualidad para los griegos. Según una versión, es la piedra que Crono devoró en lugar de Zeus, por una estratagema de Rea para salvar a su último hijo. Posteriormente, gracias a un brebaje ofrecido por la diosa Metis, devolvió a los hijos y también la piedra, que cayó en Delfos.

Talón de Aquiles

En castellano dicese del punto débil de una persona o una argumentación.

Tetis, madre del héroe Aquiles, sumergió a su hijo nada más nacer en las aguas de la laguna Estigia para hacerlo invulnerable. Todo su cuerpo recibió esta propiedad, excepto el talón, por donde lo tenía sujeto. La muerte de Aquiles se produjo cuando una flecha, disparada por Paris y guiada por Apolo, le penetró por el talón.

IRVING, John
Fragmento de Una mujer difícil
Barcelona: Tusquets, 1999 (págs. 172-77)
ISBN 84-8310-095-9

Bueno, las cosas sucedieron así -empezó a contar Ted-. Thomas tenía permiso de conducir, pero Timothy no. Tommy tenía diecisiete años, y llevaba todo un año conduciendo. Timmy tenía quince, y hacía muy poco que su padre había empezado a darle lecciones de conducción. Ted opinaba que Timothy, que estaba aprendiendo, ya era un alumno más atento de lo que Thomas había sido jamás. No es que Thomas fuese un mal conductor. Estaba atento y tenía confianza, sus reflejos eran excelentes; y era lo bastante cínico como para prever lo que iban a hacer los malos conductores, aún antes de que esos mismos conductores supieran qué iban a hacer. Ted le había dicho que ésa era la clave, y Thomas lo creía: siempre has de suponer que todos los demás conductores son malos.

“Había un aspecto especialmente importante de la conducción en el que Ted creía que su hijo menor, Timothy, superaba, aunque sólo fuese en potencia, a Thomas. Timothy siempre había sido más paciente que Thomas. Por ejemplo, Timmy tenía la paciencia de mirar siempre el espejo retrovisor, mientras que Tommy descuidaba hacerlo de la manera regular y automática con que Ted consideraba que debía hacerlo un conductor. Y con frecuencia en los giros a la izquierda se pone a prueba la paciencia de un conductor de una manera muy concreta, a saber, cuando te paras y esperas para girar a la izquierda en un carril con tráfico que viene hacia ti, jamás debes girar las ruedas a la izquierda antes del giro que te dispones a hacer. Nunca debes hacer eso..., ¡nunca!

“En fin -siguió diciendo Ted-, Thomas era uno de esos jóvenes impacientes que a menudo giran las ruedas a la izquierda mientras aguardan para virar en esa dirección, aunque su padre, su madre y hasta su hermano menor le habían pedido repetidas veces que no moviera las ruedas hasta que realizara el giro. [...]

- Bien; nos habíamos pasado el día esquiando, bajo una nevada constante, una nieve húmeda y pesada. Uno o dos grados más de temperatura y habría llovido en vez de nevar. Ted y Marion no eran unos esquiadores tan empecinados e insaciables como sus hijos. Thomas y Timothy, con diecisiete y quince años respectivamente, daban ciento y raya a sus padres, quienes por entonces tenían cuarenta y treinta y cuatro y a menudo terminaban la jornada en las pistas antes que ellos. Aquel día, en particular, Ted y Marion se habían retirado al bar de la estación de esquí, donde esperaron mucho tiempo, según les pareció a que Thomas y Timothy bajarán una última pista..., y otra última después de ésa. Ya sabes cómo

son los chicos, no se cansan de esquiar, así que la mamá y el papá esperaron...

- Comprendo, estabais borrachos -dijo Eddie.

- Ése fue un elemento más de algo que sería trivial..., me refiero a la discusión que tendrían Ted y Marion. Marion decía que Ted estaba borracho, aunque él no lo creía así. Y Marion, aunque no estaba borracha, aquella tarde había bebido más de lo que tenía por costumbre. Cuando Thomas y Timothy se reunieron con sus padres en el bar, ambos comprendieron que ni su padre ni su madre se encontraban en la mejor forma para conducir el coche alquilado. Además Thomas tenía permiso de conducir y no había bebido. Estaba claro cuál de ellos debía ponerse al volante. [...]

- En fin -siguió diciendo Ted-, lo cierto es que Thomas estaba haciendo un buen trabajo, si tenemos en cuenta las condiciones adversas. Todavía nevaba, y ahora además estaba oscuro..., todo resultaba desconocido. Ted y Marion empezaron a pelearse acerca de cuál sería la mejor ruta para regresar al hotel. Era una estupidez, porque todo el pueblo estaba a un lado u otro de la carretera de tres carriles, y la carretera era en realidad una sucesión de hoteles, moteles, estaciones de servicio, restaurantes y bares, alineados a ambos lados de la carretera; sólo era necesario saber a qué lado de la calzada se dirigía uno. Y Thomas lo sabía. Sería un giro a la izquierda, al margen de cómo lo hiciera. Como conductor, no le ayudaba nada que sus padres estuvieran decididos a elegir exactamente el punto donde debía girar. [...] Marion opinaba que dar media vuelta en el semáforo era más seguro que virar a la izquierda en el carril para girar, donde no había semáforo.

- ¡Vale! ¡Vale! -gritó Eddie en la oscuridad-. ¡Ya lo veo!

- ¡No, no lo ves! -gritó Ted a su vez-. ¡No puedes verlo hasta que haya terminado! ¿O prefieres que no siga?

- No, sigue, por favor -respondió Eddie.

- Así pues, Thomas pasa al carril central, un carril para girar, no un carril de circulación, y enciende el intermitente sin saber que las dos luces traseras están cubiertas de nieve húmeda y pegajosa, pues su padre no las ha limpiado, como tampoco ha limpiado la luneta trasera. Nadie situado detrás del coche de Thomas puede ver el intermitente que indica hacia dónde va a girar, ni siquiera las luces de posición o las de freno. El coche no es visible, o sólo lo es en el último segundo, para cualquiera que se aproxime por detrás.

“Entretanto, Marion dijo: “No gires aquí, Tommy... Es más seguro ahí delante, en el semáforo”.

“¿Quieres que dé media vuelta y que le pongan una multa, Marion?”, preguntó Ted a su mujer.

“No me importa que le pongan una multa, Ted, es más seguro girar en el semáforo”, respondió Marion.

“¡Basta ya!” exclamó Thomas. “No quiero que me multen, mamá”, añadió el muchacho.

“De acuerdo, entonces gira aquí”, le dijo Marion.

“Será mejor que lo hagas enseguida, Tommy, no te quedes aquí”, terció Ted.

“Una estupenda manera de conducir desde el asiento trasero”, comentó Timothy. Entonces Timmy vio que su hermano había girado las ruedas a la izquierda mientras esperaba todavía para virar. “Has girado las ruedas demasiado pronto”, le dijo Tim. [...]

“Pero de repente el interior del coche se inundó de luz: eran los faros del coche que avanzaba hacia ellos por detrás, una de aquellas furgonetas llamadas “rubias” cargada de estudiantes de Nueva Jersey. [...]

En cualquier caso, los estudiantes creyeron que pasaban. Hasta el último instante no vieron el coche que esperaba para girar a la izquierda delante de ellos... en cuanto pasara la quitanieves que avanzaba por la otra dirección. Así pues, el coche de Thomas fue embestido por detrás y, como Thomas ya había girado las ruedas, el vehículo penetró en el carril del tráfico que venía en dirección contraria, que en este caso consistía en una máquina quitanieves muy grande que circulaba a unos setenta kilómetros por hora. Más tarde los estudiantes dijeron que su rubia debía de ir a unos ochenta por hora.

- Dios mío... -dijo Eddie.

- La máquina quitanieves partió el coche casi perfectamente por la mitad -siguió diciendo Ted-. A Thomas lo mató la columna de dirección del coche, le aplastó el pecho. Murió en el acto. Y Ted estuvo atrapado durante unos veinte minutos en el asiento trasero, directamente detrás de Thomas. Ted no podía verle y, aunque no pronunció ni una sola vez la palabra “muerto”, repetía continuamente a su marido: “Oh, Ted..., Tommy se ha ido. Tommy se ha ido. ¿Puedes ver a Timmy? Timmy no se ha ido también, ¿verdad? ¿Puedes ver si se ha ido?”

“Como Marion permaneció atrapada durante más de media hora en el asiento trasero, detrás de Timothy, no podía ver al chico, que estaba exactamente delante de ella. Sin embargo, Ted podía ver muy bien a su hijo menor, que había quedado inconsciente cuando la cabeza chocó con el parabrisas. Sin embargo, Timothy todavía vivió algún tiempo. Ted le veía respirar, pero lo que no podía ver era que la máquina quitanieves, al partir el coche por la mitad, también había cortado la pierna izquierda de Timmy por el muslo. Llegó una ambulancia, y mientras el equipo de rescate luchaba para extraerlos del coche siniestrado, que había quedado como un acordeón entre la máquina quitanieves y la rubia, Timothy Cole se desangró por la arteria femoral sajada y murió.

Durante aquel rato, que le parecieron veinte minutos pero quizá fueron menos de cinco, Ted vio morir a su hijo. Como extrajeron a Ted unos diez minutos antes de que el equipo de rescate pudiera liberar a Marion (él sólo se había roto varias costillas y, por lo demás estaba ileso), vio que los enfermeros retiraban el cuerpo de Timmy (pero no su pierna izquierda) del coche. La pierna cortada del muchacho seguía trabada entre la máquina quitanieves y el asiento delantero cuando el equipo de rescate por fin pudo extraer a Marion del compartimento trasero del coche. Sabía que Thomas había muerto, pero sólo que a su

Timothy le habían sacado del coche destrozado, y confiaba en que lo llevaran al hospital. Por eso seguía preguntando a Ted: “Timmy no se ha ido, ¿verdad? ¿Puedes ver si se ha ido?”

Pero Ted no tenía valor para responder a esa pregunta y no dijo nada, ni entonces ni más adelante. Pidió a un miembro del equipo de rescate que cubriera la pierna de Timmy con una lona, para que Marion no pudiera verla. Y cuando Marion estuvo a salvo fuera del coche (de pie, e incluso cojeando de un lado a otro, aunque luego supo que se había roto un tobillo), Ted intentó decirle que su hijo pequeño, lo mismo que el mayor, había muerto, pero no podía articular palabra. Antes de que pudiera decir nada, Marion vio el zapato de Timmy. No podía saber, no podía imaginar que el zapato de su hijo todavía calzaba el pie. Creía que no era más que él, así que dijo: “Oh, Ted, mira, necesitará el zapato”. Y sin que nadie la detuviera, se acercó cojeando al amasijo de hierros y se agachó para recoger el zapato.

Ted quiso impedirselo, naturalmente, pero le ocurría como cuando se dice de alguien que se ha vuelto de piedra: en aquel momento se sentía absolutamente paralizado. Así permitió que su mujer descubriera que el zapato de su hijo estaba unido a una pierna. Entonces Marion empezó a comprender que Timothy también se había ido.

Y éste -concluyó Cole, a su manera- es el final de la historia. [...]

1. ORIENTACIONES PARA EL PROFESORADO

John Irving (Exeter, New Hampshire, 1942) estudió en las Universidades de Pittsburgh, New Hampshire y Ohio, y pasó temporadas en Londres, Grecia y Viena, aunque finalmente terminaría enseñando literatura inglesa en Estados Unidos. Autor de novelas como *El hotel New Hampshire*, *La epopeya del bebedor de agua*, *Oración por Owen*, *Libertad para los osos*, *El hijo de un circo*, *Doble pareja*, *La novia imaginaria* o *Príncipes de Maine*, *reyes de Nueva Inglaterra*, se ha convertido en un clásico de la literatura contemporánea. John Irving ha ido construyendo, libro tras libro, lo que podríamos llamar un mundo según Irving, no circunscrito a un lugar preciso -imaginario o no-, sino más bien a una concepción del mundo, que sus complejos personajes se encargan de transmitirnos.

Su trayectoria literaria está jalonada de éxitos internacionales. A partir de la publicación de *Libertad para los osos* y *El mundo según Garp*, las novelas de Irving han reflejado la psicología de muchos personajes reales que se han dejado arrastrar por la excentricidad. Es el caso de *Una mujer difícil* (Tusquets). Traspasada de drama y humor, su argumento se basa en las vidas de los miembros de una familia que deben asumir un desgraciado accidente de tráfico. La vida de Ruth Cole está marcada por la muerte de sus dos hermanos mayores en un accidente que no han conseguido superar sus padres, que también viajaban con ellos en el vehículo, y que condiciona la vida de Ruth, venida al mundo años después de este suceso. Los padres no pudieron soportar estas muertes y el matrimonio se deshizo. El padre se suicidará años después, cuando Ruth, como sus padres, es ya una escritora de éxito.

En el fragmento seleccionado, Ted, el padre, cuenta a Eddie O'Hare, su joven ayudante, los pormenores del accidente de tráfico en el que perdieron la vida Thomas y Timothy. Lo más sobresaliente de este pasaje es la forma como se cuenta.

1.1. EDUCACIÓN VIAL

1.1.1.- El fragmento subraya la importancia de la Formación Vial. No se trata sólo de una serie de destrezas, sino de una comprensión global de los hechos, incluido el conocimiento de las condiciones climatológicas adversas.

1.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

1.2.1.- La detallada descripción del accidente, con todas las circunstancias que concurren en él, permite hacer un balance pormenorizado de las causas que lo han provocado.

1.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

1.3.1.- En el fragmento seleccionado se combinan descripción y narración. Esa mezcla resalta el dramatismo del texto.

2. ORIENTACIONES PARA EL ALUMNADO

2.1. EDUCACIÓN VIAL

2.1.1.- Actividades individuales

- Reconstruye el accidente dibujando un croquis, en donde aparezcan todos los elementos: carriles, señalización, vehículos, etc. El objetivo de esta actividad es analizar cómo se produce el accidente.

2.1.2.- Actividades en grupo

- ¿Creéis que vuestros padres son los más indicados para enseñaros a conducir?

2.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

2.2.1.- Actividades individuales

- Piensa en la actuación de cada miembro de la familia y califícala en relación a los valores morales.

2.2.2.- Actividades en grupo

- Debatid si ante una situación dramática es mejor guardar silencio y que la persona se entere por sí misma o, por el contrario, es mejor ayudarle a conocer la verdad como el caso que relata Irving.

2.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

2.3.1.- Actividades individuales

- El texto ofrece pasajes descriptivos y narrativos. Analiza cuáles son los que tienen más eficacia y fuerza. ¿Por qué?

- En el fragmento apenas hay adjetivos; subraya los que aparezcan y explica cómo inciden en el texto.

2.3.2.- Actividades en grupo

- Reescribid el relato como si Ted lo contara en primera persona.

2.4. TEXTO DE APOYO

2.4.1.- Compara el relato y la noticia que adjuntamos; analiza las múltiples imprudencias que se producen tanto en el caso real como en el narrado.

Detenido por fingir que conducía un coche que arrolló a dos peatones

L. F. D., Madrid

La Policía Municipal se encontró el lunes con un caso insólito después de que el conductor de un Volkswagen Golf abandonara a la carrera el coche en plena vía pública tras arrollar a un niño y a su madre en la confluencia de las calles de Bravo Murillo y García de Paredes (Chamberí). A los pocos minutos se presentó en el lugar del accidente Antoni G. F., de 20 años, y aseguró que era el autor del atropello. Además, mostró su carné a los agentes de la policía. Pero varios testigos que vieron la cara del conductor en el momento del accidente dijeron a los policías que mentía. Al instante, el conductor confesó y reconoció que trataba de proteger al verdadero autor del atropello y amigo suyo, Gregorio V. T., un colombiano de 24 años. Este fue detenido minutos después en su domicilio, muy cerca de la calle de Bravo Murillo.

Un patrulla de Policía Municipal realizó la prueba de alcoholemia a Gregorio. Dio positivo. Además, según la policía, carecía de carné de conducir y el coche figuraba a nombre de otro amigo.

Los agentes de la comisaría de Chamberí detuvieron a Antoni bajo la acusación de simulación de delito, y a Gregorio, que cuenta con dos antecedentes policiales, como causante del atropello, según la Jefatura Superior de Policía.

Antoni quedó en libertad con la obligación de comparecer ante el juez. Su amigo fue puesto a disposición judicial y trasladado a los calabozos de la comisaría del distrito.

El accidente ocurrió a las 18.40 del lunes. La madre y su hijo fueron arrollados por un Volkswagen Golf que no respetó un semáforo, según la policía. Al llegar al lugar del percance, la Policía Municipal se encontró con el coche que causó el atropello. El conductor se había fugado y en el asiento del copiloto se hallaba María Josefina T. L., de 38 años. Las víctimas fueron María Eugenia H. B., de 39 años, y su hijo J. G. H., de siete. Ambos permanecían anoche ingresados en el hospital Gregorio Marañón. El pequeño sufre lesiones graves, según el Samur, entre ellas, una hemorragia cerebral.

PÉREZ REVERTE, Arturo
Incluido en Patente de corso (1993-1998)
Madrid: Alfaguara, 1998 (págs. 95-97)
ISBN 84-204-8350-8

Querido Imbécil: No llegarás a comerte las próximas uvas, porque de aquí a un año estarás muerto. Y cuando digo muerto quiero decir muerto de verdad, criando malas para los restos. No palmarás, te lo comunico, de forma heroica, ni útil, ni siquiera natural. Habrás fallecido estúpidamente, a ciento ochenta y en un cambio de rasante, o una curva, justo cuando pongas para ti mismo cara de duro de película y metas gas, intrépido, jaleado por música imaginaria o real, creyéndote el rey del mambo.

Lo peor del asunto, discúlpame, no será tu pellejo; que al fin y al cabo -salvo para ti mismo y algún familiar- no valdrá gran cosa al precio a que lo vas a vender. Lo malo es que te llevarás por delante, quizás, a gente que ningún interés tiene en acompañarte en el viaje: amigos incautos, la familia que vaya de vacaciones en el coche opuesto, el peatón, el camionero que trabaja para ganarse la vida. Sería más práctico y más limpio, ya puestos a eso, que acelerases hasta doscientos y te estamparas en bajorrelieve contra una pared, que es un gesto más íntimo y considerado. Pero sé que no lo harás así, porque en lo tuyo no hay voluntad de hacerte pupita. Cuando llegue será de forma imprevista, y aún tendrás tiempo de poner ojos de esto no me puede ocurrir a mí antes de romperte los cuernos y quedarte, como dicen los clásicos, mirando a Triana para los restos.

Llevo varios años viéndote pasar a mi lado por carreteras y autovías, abonado al carril izquierdo, dándome las luces para que te deje, en el acto, franco el paso. A veces te pegas a un palmo del parachoques trasero, confiando siempre, ante mi posible frenada, en la sólida mecánica de tu coche y en tus proverbiales reflejos y sangre fría. En la intrepidez de tu golpe de vista y en el valor helado, sereno, que tanta admiración despierta a tu alrededor y, en especial, en ti mismo. Guapo. Machote. Que eres un virtuoso.

Mira, voy a confiarte un secreto. Somos tan frágiles que te temblarían las manos si lo supieras. Todo cuanto tenemos, que parece tan sólido y tan valioso y tan definitivo, se va al carajo en un soplo, en un segundo, al menor descuido nuestro y al menor guiño del azar, la vida, la condición humana. Basta un insecto, un virus, un trocito de metal en forma de metralla o bala, una gota de agua o aceite sobre el asfalto, un estornudo, una cualquiera de esas bromas pesadas con las que el Universo se complace en pasar el rato, y tú y todo lo que tienes, y todo lo que representas, y todo lo que amas, y todo lo que fuiste, lo que eres y lo que podías haber sido, se va al diablo y desaparece para siempre sin que vuelva nunca jamás.

Así nos iremos todos, claro. Pero unos se irán antes que otros. Y a ti, querido, te toca en 1994 la papeleta. Claro que a lo mejor me mato yo antes. O a lo mejor me matas tú. Pero yo sé que eso puede ocurrirme cualquier día en cualquier sitio, porque mi condición es mortal. Mientras que a ti ni siquiera se te ha pasado por la cabeza.

Lamento no poder comunicarte las circunstancias exactas en que efectuarás -afortunadamente- tu último adelantamiento. Ignoro si tu nombre quedará sepultado en las estadísticas de operaciones retorno, puentes o fines de semana, o si merecerás tratamiento individual tal vez con fotos de hierros retorcidos y pies asomando bajo una manta -siempre se pierde un zapato, recuerda, no uses calcetines blancos- en las páginas de un diario o, incluso, con suerte, en un informativo de la tele. Pero las circunstancias de tu óbito me traen al fresco. Como ya sabes que no suelo cortarme en esta página, diré que ni siquiera me importas tú.

Hay quien afirma que toda vida humana es sagrada, y puede que sea cierto. Pero no resulta menos cierto que ya he visto desaparecer unas cuantas vidas, y que algunas me parecen menos sagradas que otras.

En cuanto a la tuya, y me refiero a tu vida personal e intransferible -salvo que creas en la reencarnación-, allá cada cual si quiere pagar tan caro el dudoso placer de cabalgar caballos de hojalata que devoran a su jinete. Y no vengas con eso del amor al riesgo y el vivir peligrosamente. Conozco a mucha gente que sabe perfectamente, de grado o por fuerza, lo que es riesgo y la vida peligrosa. Gente que sí merece que derramen lágrimas por ella cuando le pican el billete, en lugar de lamentar la desaparición de fulanos como tú; de tipos incapaces de valorar la vida que poseen y que por eso la malgastan. Qué sabrás tú del riesgo, capullo. Y de la muerte. Y de la vida.

Que tengas buen viaje.

1. ORIENTACIONES PARA EL PROFESORADO

Arturo Pérez-Reverte (Cartagena, 1951) es actualmente un conocido y famoso novelista. Títulos como *El maestro de esgrima*, *La tabla de Flandes*, *El club Dumas*, *La piel del tambor* o la serie de relatos protagonizados por el capitán Alatriste le han convertido en uno de los autores más reconocidos dentro y fuera de España. Algunos de sus títulos han sido llevados al cine por prestigiosos directores como Roman Polanski. Sin embargo, la actividad inicial de Pérez-Reverte fue el periodismo; trabajó durante veintiún años como reportero de guerra y, actualmente, mantiene una columna semanal en los suplementos dominicales.

De la recopilación de esas columnas, ha surgido *Patente de corso* que recoge las que escribió entre 1993 y 1998. Se trata de textos referidos a la realidad concreta, "El espejo de la literatura ante la sociedad contemporánea", como se dice en la introducción. Conectan estos textos con una rica tradición literaria de autores que, con afán reformador, volcaron en sus cartas agudas reflexiones sobre los hechos y las costumbres de su época.

Carta a un imbécil se refiere a uno de los grandes males de la sociedad actual, los accidentes de tráfico que tantas muertes provocan. Pérez-Reverte destaca la irresponsabilidad de quienes arriesgan su vida y, sobre todo, ponen en peligro la de los demás.

1.1. EDUCACIÓN VIAL

1.1.1.- Conducir de forma temeraria o negligente es una actitud irresponsable hacia uno mismo y hacia los demás. En muchas ocasiones, el resultado de esas conductas es la muerte de algunas personas.

1.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

1.2.1.- El autor caricaturiza a un tipo de personaje que, con frecuencia, se observa en la carretera y que, frívolamente, pone en peligro su vida y la de los demás. Los rasgos exagerados del relato permiten denunciar esa situación.

1.2.2.- A propósito de la afirmación "Toda vida es sagrada", se subraya el valor único de la vida humana.

1.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

1.3.1.- El género epistolar, hoy felizmente recuperado a través del correo electrónico, ha tenido una larga tradición en la literatura. Muchos autores han convertido sus cartas en ocasión para reflexionar sobre la vida y las costumbres.

1.3.2.- Las cartas como género permiten tratar muchos temas, combinar diversas posibilidades expositivas y argumentativas, y mostrar variados puntos de vista.

2. ORIENTACIONES PARA EL ALUMNADO

2.1. EDUCACIÓN VIAL

2.1.1.- Actividades individuales

- ¿En tu entorno observas actitudes similares a las descritas en la narración? Comenta las más habituales.

2.1.2.- Actividades en grupo

- Debatid si merece la pena asumir situaciones de riesgo. Comentad las consecuencias de esas situaciones.

2.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

2.2.1.- Actividades individuales

- ¿Qué reacción te provoca la carta de Pérez Reverte? ¿Qué pretende el autor?

- ¿Tiene derecho el imbécil a hacer lo que hace?

2.2.2.- Actividades en grupo

- Haced un debate comentando vuestras respuestas individuales.

2.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

2.3.1.- Actividades individuales

- Analiza la estructura de esta carta fijándote, párrafo a párrafo, cómo el autor entremezcla varios elementos: anécdotas y reflexiones personales, referencias a los destinatarios de la carta y reflexiones de carácter moral que fundamentan su argumentación.

- Explica en dos o tres líneas el tema central de esta carta.

2.3.2.- Actividades en grupo

- En pequeños grupos, imitando el estilo y la estructura de la carta de Pérez-Reverte, escribid a un periódico o al ayuntamiento de vuestra localidad denunciando algún hecho relacionado con la Educación Vial. Ofreced soluciones.

2.4. TEXTO DE APOYO

2.4.1.- Lee los dos textos siguientes.

El primero es una de las Cartas Marruecas de José Cadalso, escritor del siglo XVIII que, a través de las cartas que un marroquí envía a un amigo suyo, ofrece una visión crítica de España.

El segundo texto es de Larra, maestro de muchos periodistas contemporáneos, precursor en el siglo XIX del actual periodismo de opinión y denuncia. Su irónica Carta a Andrés ejemplifica un tipo de periodismo que hoy se cultiva mucho en la prensa.

JOSÉ CADALSO

Carta XIII

Del mismo al mismo

Instando a mi amigo cristiano a que me explicase qué es nobleza hereditaria, después de decirme mil cosas que yo no entendí, mostrarme estampas que me parecieron de mágica ("magia"), y figuras que tuve por capricho de algún pintor demente, y después de reírse conmigo de muchas cosas que decía ser muy respetables en el mundo, concluyó con estas voces, interrumpidas con otras tantas carcajadas de risa: -Nobleza hereditaria es la vanidad que yo fundo en que, ochocientos años antes de mi nacimiento, muriese uno que se llamó como yo me llamo, y fue hombre de provecho, aunque yo sea inútil para todo.

CADALSO, José. Cartas marruecas. Noches lúgubres. Madrid: Cátedra, 1991, pág. 128, ISBN: 84-376-0145-2.

LARRA

VI

CARTA A ANDRÉS ESCRITA DESDE LAS BATUECAS POR EL POBRECITO HABLADOR
(Artículo enteramente nuestro)

Rómpanse las cadenas que embarazan los progresos; repruébense los estorbos, quítense los grillos que se han fabricado con los yerros de dos siglos...".

M.A. Gándara. Apuntes sobre el bien y el mal de este país. (1)

De las Batuecas este año que corre:

ANDRÉS MÍO:

Yo pobrecito de mí, yo Bachiller, yo batueco, y natural por consiguiente de este inculto país, cuya rusticidad pasa por proverbio de boca en boca, de región en región, yo hablador, y careciendo de toda persona dotada de chispa de razón, con quien poder dilucidar y ventilar las cuestiones que a mi embotado entendimiento se le ofrecen y le embarazan, y tú cortesano y discreto!!! ¡Qué de motivos, querido Andrés, para escribirte!

Ahí van, pues, estas mis incultas ideas, tales cuales son, mal o bien compaginadas, y derramándose a borbotones, como agua de cántaro mal tapado.

"¿No se lee en este país porque no se escribe, o no se escribe porque no se lee?"

Esa breve dudilla se me ofrece hoy, y nada más.

Terrible y triste cosa me parece escribir lo que no ha de ser leído; empero más ardua empresa

se me figura a mí, inocente que soy, leer lo que no se ha escrito.

¡Mal haya, amén, quien invento el escribir! Dale con la civilización, y vuelta con la ilustración.
¡Mal haya, amén, tanto achaque para emborronar el papel!

A bien, Andrés mío, que aquí no pecamos de ese exceso. Y torna los ojos a mirar en derredor nuestro, y mira si no estamos en una balsa de aceite. ¡Oh feliz moderación! ¡Oh ingenios limpios los que nada tiene que enseñar! ¡Oh entendimientos claros con los que nada tiene que aprender! ¡Oh felices aquellos, y mil veces felices, que o todo se lo saben ya, o todo se lo quieren ignorar todavía!

¡Maldito Gutenberg! ¿Qué genio maléfico te inspiró tu diabólica invención? ¿Pues imprimieron los egipcios y los asirios, ni los griegos ni los romanos? ¿Y no vivieron, y no dominaron?

¿Que eran mas ignorantes, dices? ¿Cuántos murieron de esa enfermedad? ¿Qué remordimientos atormentaron la conciencia del Omar (2) que destruyó la biblioteca de Alejandría? ¿Que eran mas bárbaros, añades? Si crímenes, si crueldades padecían, crímenes y crueldades tienen diariamente lugar entre nosotros. Los hombres que no supieron, y los hombres que saben, todos son hombres, y lo que es peor, todos son hombres malos. Todos mienten, roban, falsean, perjuran, usurpan, matan y asesinan. Convencidos sin duda de esta importante verdad, puesto que los mismos hemos de ser, ni nos cansamos en leer, ni nos molestamos en escribir en este buen país en que vivimos.

(1) El verdadero título del libro de Miguel Antonio de la Gándara, el famoso Abate Gándara, es *Apuntes sobre el Bien y el Mal de España*, obra de la que conocemos la edición de Cádiz, Imprenta de Lema, 1813, publicada como tomo I del *Almacén de Frutos Literarios inéditos de nuestros mejores autores antiguos y modernos*, pero de la que existen varias ediciones de la época.

(2) Omar. Se refiere al califa Omar, que terminó de destruir por el fuego la famosa biblioteca de Alejandría el año 641, que habían quemado en parte los ejércitos de César el año 390.

LARRA, Mariano José. Artículos varios. Madrid: Castalia, 1976, pp. 264-276, ISBN: 37-7039-264-265.

DAHL, Roald; BELTRÁN, Jordi (trad.)

El autostopista (págs. 27-30)

Barcelona: Anagrama, 1990

ISBN 84-339-2023-5

Tenía un coche nuevo. Era un juguete excitante, un enorme “B.M.W. 3.3. Li”, lo cual significa 3.3. litros, larga distancia entre los ejes, inyección del combustible. Tenía una velocidad punta de doscientos kilómetros por hora y una aceleración tremenda. La carrocería era de color azul pálido. Los asientos eran de un azul más oscuro y estaban hechos de cuero, cuero auténtico, suave, de la mejor calidad. Las ventanillas funcionaban por medio de electricidad, igual que el tejadillo. La antena subía cuando conectaba la radio y bajaba de nuevo cuando la desconectaba. El potente motor gruñía de impaciencia cuando circulaba a poca velocidad, pero cuando sobrepasaba los noventa kilómetros por hora cesaban los gruñidos y el motor ronroneaba de placer.

Un hermoso día de junio cogí el coche y me fui a Londres yo solito. En los campos estaban en plena recolección del heno y había ranúnculos a ambos lados de la carretera. Conducía tranquilamente a ciento diez por hora, cómodamente instalado en el asiento, sin más que un par de dedos apoyados en el volante para mantener la dirección. Ante mí vi a un hombre que hacía autostop. Apreté el freno de pie y detuve el coche a su lado. Siempre me detenía cuando veía algún autostopista. Sabía por experiencia cómo se sentía uno cuando se encontraba junto a una carretera rural viendo cómo los coches pasaban sin detenerse. Odiaba a los automovilistas por fingir que no me veían, especialmente los de los automóviles grandes con tres asientos desocupados. Los coches grandes y caros raramente se paraban. Siempre eran los más pequeños los que se brindaban a llevarte; o los viejos y herrumbrosos; o los que ya iban llenos de críos hasta los topes y cuyo conductor decía “Me parece que, apretándonos un poco, aún cabe otro más”.

El autostopista metió la cabeza por la ventanilla y preguntó:

- ¿Va usted a Londres, jefe?

- Sí -contesté-. Suba.

Subió y proseguí mi viaje.

Era un hombre bajito con cara ratonil y dientes grises. Sus ojos eran negros, vivos e inteligentes, como los ojos de una rata, y tenía las orejas ligeramente puntiagudas por su parte superior. Se cubría la cabeza con una gorra de paño y llevaba una chaqueta grisácea de bolsillos enormes. La chaqueta gris, junto con los ojos vivos y las orejas puntiagudas, le hacía parecerse más que a nada a una especie de enorme rata humana.

- ¿A qué parte de Londres se dirige? -le pregunté.
- Pienso atravesar Londres de parte a parte y salir por el otro lado -dijo-. Voy a Epsom, a las carreras. Hoy es el día del Derby.
- En efecto -dije-. Ojajá fuera yo con usted. Me gusta mucho apostar a los caballos.
- Yo nunca apuesto a los caballos -dijo-. Ni siquiera los miro cuando corren. Me parece una cosa estúpida.
- ¿Entonces por qué va? -pregunté.

Al parecer, la pregunta no le gustó. Su cara pequeña y ratonil se mostró absolutamente inexpresiva y clavó los ojos en la carretera, sin decir una palabra.

- Supongo que trabajará usted como encargado de las máquinas de apostar o algo parecido -dije.
- Eso es aún más estúpido -contestó-. No resulta divertido encargarse de las cochinas máquinas y vender boletos a los bobos. Eso puede hacerlo cualquier imbécil. [...]
- Le pido perdón- dije-. Lo que usted haga o deje de hacer no es asunto mío. Lo malo es que soy escritor y la mayoría de los escritores somos muy figones...
- ¿Escribe usted libros? -preguntó.
- Sí.
- Escribir libros está bien- dijo-. Es lo que yo llamo un oficio especializado. Yo también soy un trabajador especializado. [...]
- El secreto de la vida -dijo- es llegar a ser muy, pero que muy bueno en algo que resulta muy difícil de hacer.
- Como usted -dije.
- Exactamente. Como usted y como yo.
- ¿Qué le hace pensar que soy bueno en mi trabajo? -pregunté-. Los malos escritores abundan.
- No llevaría usted un coche como éste si no hiciera bien su trabajo de escritor —contestó—. Le habrá costado un montón de dinero este cacharrito.
- Desde luego no es barato.
- ¿Qué velocidad máxima puede alcanzar? -preguntó.
- Doscientos kilómetros por hora -le dije.
- Apuesto a que no.
- Apuesto a que sí.
- Todos los fabricantes de coches son unos embusteros -dijo-. Puede comprar el coche que más le guste y verá que no hace nada de lo que dicen los anuncios.
- Este sí.
- Apriete el acelerador y demuéstrelo -dijo-. Vamos, jefe, pise a fondo y veamos qué es capaz de hacer.

Hay un cruce giratorio en Chalfont Saint Peter e inmediatamente después viene una sección larga y recta de carretera de doble calzada. Salimos del cruce y, al coger la citada carretera, pisé el acelerador. El cochazo dio un salto hacia delante como si acabasen de pincharle. En cuestión de unos diez segundos alcanzamos los ciento cuarenta.

- ¡Espléndido! -exclamó-. ¡Magnífico! ¡Siga, siga!

Apreté el acelerador hasta el fondo y lo mantuve clavado contra el suelo.

- ¡Ciento sesenta! -gritó-. ¡Ciento setenta! ... ¡Ciento ochenta! ... ¡Ciento ochenta y cinco! ¡Siga, siga! ¡No afloje!

Iba por la calzada exterior y adelantamos a varios coches que parecían parados: un “Mini” verde, un “Citroën” grande color crema, un “Land—Rover” blanco, un enorme camión que llevaba un contenedor en la parte trasera, un minibús “Volkswagen” de color naranja...

- ¡Ciento noventa! -gritó mi pasajero, pegando botes en el asiento-. ¡Siga! ¡Adelante! ¡Alcance los doscientos siete!

En aquel momento oí el alarido de una sirena de la policía. Sonaba tan fuerte que parecía estar dentro del coche. Luego apareció un motorista a nuestro lado, nos adelantó y levantó una mano para que nos detuviéramos.

- ¡Bendita sea mi tía! -dije-. ¡Nos han pillado!

El policía debía de ir a doscientos diez cuando pasó por nuestro lado, ya que tardó mucho tiempo en aminorar la marcha. Finalmente detuvo la moto en el arcén y yo paré el coche detrás de él.

- No sabía que las motos de la policía podían correr tanto -dije sin mucha convicción.

- Esa sí puede -dijo mi pasajero-. Es de la misma marca que su coche. Es una “B.M.W. R90S”. La moto más rápida que existe. Esa es la que utilizan hoy día.

El policía se apeó de la moto y la aparcó en batería. Luego se quitó los guantes y los depositó cuidadosamente sobre el sillín de la máquina. Ya no tenía prisa. Nos tenía donde quería tenernos y lo sabía.

- Esto se pone feo -dije-. No me gusta ni pizca. [...]

Mi pasajero rebuscó en sus bolsillos y finalmente sacó su propio permiso de conducir. El

policía comprobó el nombre y la dirección y le devolvió el permiso.

- ¿Cuál es su oficio? -preguntó.
- Soy portador de capachos. [...]

- Ya basta ¿Y se puede saber qué es un portador de capachos?
- Un portador de capachos, agente, es una persona que sube el cemento por la escalera para entregárselo al albañil. Y el capacho es donde se transporta el cemento. Tiene un asa muy larga y en la parte superior hay dos trozos de madera colocados en ángulo.
- De acuerdo, de acuerdo. ¿Para quién trabaja?
- Para nadie. Estoy parado. [...]

- No volverá a conducir este coche de fantasía durante una larga temporada cuando haya-
mos terminado con usted. Bien pensado, no volverá a conducir ningún coche durante
varios años. Y se lo tiene merecido. Espero que le encierren para acabar de redondear la
cosa.
- ¿Quiere decir en la cárcel? - pregunté, alarmado. [...]

Ahora llevaba el coche despacio, sin sobrepasar los sesenta kilómetros por hora, para tener
la seguridad de que no volvieran a pararme. Habíamos llegado a la carretera principal de
Londres a Oxford y corríamos pendiente abajo hacia Denham.

De pronto mi pasajero alzó una mano y me mostró una correa de cuero negro.

- ¿Había visto esto anteriormente? -preguntó.

La correa tenía una hebilla de latón de extraña forma.

- ¡Oiga! -exclamé-. Este cinturón es mío, ¿no? ¡Sí lo es! ¿De dónde lo ha sacado?

Sonrió y movió suavemente el cinturón de un lado a otro.

- ¿De dónde cree que lo he sacado? -dijo-. De la parte superior de sus pantalones, por
supuesto.

Bajé la mano en busca del cinturón. No estaba. [...]

Con los dedos largos y delicados de su mano derecha el hombre sostenía triunfalmente las
dos cosas que había sacado de los bolsillos del policía.
- Ha sido el trabajo más fácil de toda mi vida -anunció con orgullo.

Estuve a punto de lanzar el coche contra una camioneta de la leche, tan grande era mi excitación.

- Ese poli ya no tiene nada contra nosotros -dijo.

- ¡Es usted un genio! -exclamé.

- No tiene nombres, ni direcciones, ni la matrícula del coche, ni nada de nada -dijo.

- ¡Es usted brillante!

- Creo que será mejor que salga de la carretera principal cuanto antes -dijo-. Entonces podremos hacer una hoguera y quemar esto.

- ¡Es usted fantástico! -exclamé.

- Gracias, jefe -dijo-. Siempre es agradable ver que se reconocen tus méritos.

1. ORIENTACIONES PARA EL PROFESORADO

Road Dahl (Gales, 1916 - Londres, 1990) sirvió como piloto en la RAF durante la Segunda Guerra Mundial. Más adelante vivió en Estados Unidos donde trabajó escribiendo guiones cinematográficos. Road Dahl es un autor famoso por su ingenio, su destreza narrativa, su humor negro y su inagotable capacidad de sorprender. Alfred Hitchcock adaptó para televisión muchos de sus relatos. Goza también de una extraordinaria popularidad como autor para niños y es uno de los autores que más libros vende en todo el mundo; obras como *Charlie y la fábrica de chocolate*, *Las brujas* o *Matilda* le han convertido en uno de los preferidos por el público infantil. *Relatos de lo inesperado* quizá sea su libro más famoso, pero también destacan *Mi tío Oswald* (Gran Premio del Humor Negro) o *Génesis y catástrofe*, así como sus libros de cuentos *El gran cambio* o *Historias extraordinarias*.

El narrador y protagonista de este relato estrena un coche nuevo, "un juguete excitante, un enorme BMW 3.3.Li" y recoge a un autostopista que le incita a correr. Cuando está a punto de poner el coche a 200 km/h, aparece un agente de tráfico que le pone una multa por sobrepasar la velocidad permitida. A través de unos diálogos muy bien contruidos, que definen acertadamente la psicología de cada uno de los personajes, conocemos sobre todo el carácter singular del autostopista.

1.1. EDUCACIÓN VIAL

1.1.1.- Uno de los fenómenos más relevantes en la sociedad contemporánea es la aparición del automóvil. En muchos países es el eje del sistema económico. Los coches generan un mercado que constantemente busca fórmulas para vender.

1.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

1.2.1.- La conducta ética y el riesgo están estrechamente relacionados con aspectos morales de las personas como la prudencia o la vanidad. El escritor, orgulloso de su condición, asume riesgos con una sola finalidad: mostrar su superioridad al autostopista.

1.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

1.3.1.- La descripción objetiva del automóvil y la subjetiva del pasajero, junto con la capacidad caracterizadora del relato, son los elementos más destacables en este fragmento.

2. ORIENTACIONES PARA EL ALUMNADO

2.1. EDUCACIÓN VIAL

2.1.1.- Actividades individuales

- Busca entre tus amigos, compañeros y familiares a alguien que haya realizado un viaje en autostop. Subraya la faceta humana de la persona con la que se comparte el viaje y describe los principales inconvenientes de quienes diariamente trabajan en la carretera.

2.1.2.- Actividades en grupo

- En este relato aparece la idea de que un vehículo es bueno si es capaz de alcanzar mucha velocidad. ¿Por qué la velocidad tiene tanto atractivo para la gente joven? ¿Entre vuestras preferencias, qué lugar ocuparía la velocidad de un coche?

2.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

2.2.1.- Actividades individuales

- ¿Por qué motivo el conductor pone el coche a 200 Km/h? Juzga su conducta y la del autostopista.

2.2.2.- Actividades en grupo

- ¿Qué tipos de personas paran su coche para recoger a un autostopista? Comentad los pasajes del fragmento en que se habla de los autostopistas y de quienes les recogen.

2.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

2.3.1.- Actividades individuales

- En el texto se pueden observar dos tipos de descripciones. La objetiva refleja la realidad tal como es: "Un enorme "B.M.W. 3.3. Li", lo cual significa 3.3. litros, larga distancia entre los ejes, inyección del combustible. Tenía una velocidad punta de doscientos kilómetros por hora y una aceleración tremenda. La carrocería era de color azul pálido". La subjetiva, en cambio, muestra la realidad como es percibida por el escritor, que se sirve de algunas figuras retóricas para mostrar su percepción: "Era un hombre bajito con cara ratonil y dientes grises. Sus ojos eran negros, vivos e inteligentes, como los ojos de una rata, y tenía las orejas ligeramente puntiagudas por su parte superior".

Diferencia en el texto descripciones objetivas y subjetivas. ¿Por qué razón aparecen unas y otras? ¿Qué elementos lingüísticos las caracterizan?

2.3.2.- Actividades en grupo

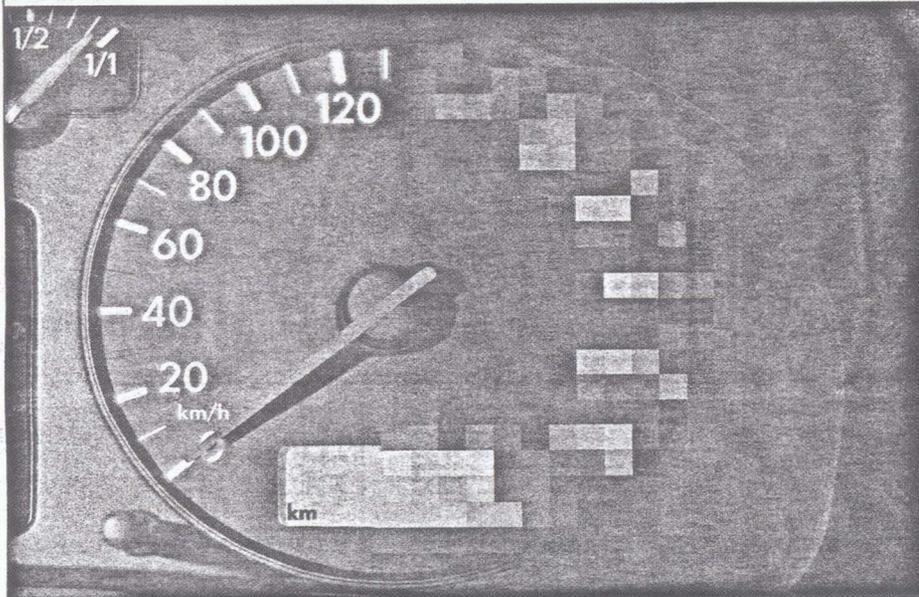
- El diálogo define a los protagonistas: uno, orgulloso, y otro, aparentemente tímido. Recread la misma escena, cambiando la psicología y, por tanto, los términos que empleen ambos protagonistas.

- ¿Por qué, después de leer este texto, podríamos decir "Las apariencias engañan"?

2.4. TEXTO DE APOYO

2.4.1.- La velocidad es un elemento esencial en los anuncios de coches. En el que adjuntamos, analiza cómo la publicidad afirma precisamente lo que niega; explica con qué elementos lingüísticos y no lingüísticos el anunciante resalta la velocidad del automóvil. Relaciónalo con el texto periodístico.

Ya que no podemos hablar
de su velocidad, hablaremos
de sus 6 velocidades.



• A diferencia de otros países, aquí no se puede hablar de la velocidad punta que alcanza un vehículo.

Pero no poder hablar de la velocidad incomparable del nuevo Golf V6 4Motion no impide que sí podamos hablar de sus seis incomparables velocidades, que permiten sacarle al coche una deportividad, una potencia y una aceleración realmente fuera de serie.

Igualmente, no hablar de su velocidad punta tampoco es problema a la hora de recordar su inigualable motor de 204 CV y sus seis cilindros en forma de V. Es decir, un motor brillante sea cual sea la velocidad elegida.

Como tampoco es necesario hablar de la velocidad para presentar su sistema 4Motion de tracción en las cuatro ruedas que garantiza un total agarré sobre cualquier superficie y a cualquier velocidad.

Nuevo Golf V6 4Motion. Prometimos no hablar de velocidad.

Equipamiento de serie del Golf V6 4Motion: ABS, EDS, ASR, ESP, 4 airbags, Climatronic, cierre centralizado con control remoto, computadores de a bordo y alarma antirrobo, asientos delanteros deportivos, preinstalación de audio con 8 altavoces, faros antiniebla, Manetas de aleación "Bugatti" 6 1/2, 1 x 16 con neumáticos 205/55 R 16.



Golf V6 4Motion



Atención al cliente 902 131 141 <http://www.volkswagen.vw-audi.es>

TRÁFICO



Carretera de A Coruña a la altura del kilómetro 111, donde comienza un tramo de 11 kilómetros de recta. / MANUEL ESCALERA

La autovía de los 250 por hora

MANUEL CUÉLLAR, Madrid
"Sólo hay que encontrar una carretera con una buena recta y entonces meterle zapatón al coche hasta que se ponga a lo que dé". Ese "a lo que dé" significa infringir la ley a una media de 250 kilómetros por hora, y en algunos casos, cuando el coche es un Porche Carrera, a 290 kilómetros.

Quien lo cuenta es uno de los probadores de coches que trabaja para una revista especializada. Un piloto que asegura que esa vía ideal "con una buena recta" existe y se encuentra en la carretera de A Coruña. Dos tramos, uno entre Adanero y Arévalo y otro entre Arévalo y Tordesillas, y uno más en la nacional 620, de Tordesillas a Simancas. Son tres lugares en los que cualquier conductor se puede ver sobrepasado a más de 200 por hora.

Una mujer cuenta que, hace apenas tres semanas, un coche le superó a toda velocidad en este último tramo: "Era viernes y cerca de las siete de la tarde. Yo circulaba a 120 por el carril de la derecha y un Ford azul en el que viajaban dos hombres me pasó a toda mecha por la izquierda. Debía de ir a 200 por hora. Más tarde coincidí con ellos en un bar de carretera donde escuché una conversación entre dos personas que al verlos dijeron: "Cualquier día, por culpa de éstos, va a haber aquí una desgracia".

"El lugar más utilizado es desde Adanero a Arévalo [provincia de Ávila]", asegura el piloto. "Yo suelo probar allí de cuando en cuando. Nada más salir de los controles de peaje de la autopista A-6. Esa carretera tiene una recta de unos ocho kilómetros y es la que utilizamos la mayoría de las revistas. Si en ese tramo hay demasiada policía, vamos más allá. Pero es el

La carretera de A Coruña y otras vías públicas se usan como pistas de pruebas con coches que violan la ley

único lugar a menos de 300 kilómetros de Madrid donde existen rectas que nos permitan hacer estas mediciones. Y estoy seguro de que la Guardia Civil está al tanto".

Entre Adanero y Arévalo, la autovía discurre en una enorme recta, de dos carriles en cada sentido, de 11 kilómetros con el firme en muy buen estado, sin cambios de rasante y buena visibilidad. Pasado Arévalo hacia Tordesillas (entre los kilómetros 130 y 138) hay otra recta de ocho kilómetros. En la N-620, de Tordesillas a Simancas, es de 10 kilómetros (del 138 al 148) y con una pequeña curva muy abierta a mitad de camino. En los tres tramos, como en cualquier autovía española, el límite de velocidad permitido es de 120 kilómetros por hora.

El piloto continúa: "Para probar un coche hay que controlar que la Guardia Civil no esté en la zona y estar muy atento a los radares. Hay otras carreteras que también se usan para hacer pruebas. Cada maestrillo tiene su librito. Lo cierto es que, sumando el número de revistas especializadas, unas veinte, hay coches de pruebas por las carreteras todas las semanas".

Un experto en el sector automovilístico explica que, dentro de las pruebas llamadas de medición de prestaciones, hay sólo dos en las que es imprescindible violar la ley: "La de velocidad punta y otra que se llama de kilómetro lanzado". Y especifica cómo se realizan: "Para las mediciones de velocidad punta

primero se da una pasada general para ver dónde están los radares. Cuando los tienes localizados, se detiene el coche en el arcén y se pone un cronómetro en marcha hasta conseguir un minuto y medio sin que pase ningún vehículo por la carretera. Entonces se aprieta el acelerador a tope hasta que el dispositivo de medición que llevamos adosado al coche (una especie de quinta rueda) termine de sumar velocidad. Si el coche es un poco potente, de la gama media, normalmente sobrepasa los 200. Para la prueba de kilómetro lanzado el método es el mismo, pero la distancia a recorrer son sólo dos kilómetros. En esa prueba, un Audi S3 se pone a 201 por hora, y un Volkswagen Beetle, a 164, por poner dos ejemplos".

Muchas veces las mediciones no se pueden hacer a la primera porque se les cruza otro coche o algún vehículo que no han podido controlar se incorpora a la autovía y se interpone en la carrera. En ese momento tienen que frenar. La prueba no es válida. Las mediciones se realizan a cualquier hora salvo en verano, cuando por el calor se prefieren las primeras y últimas horas del día.

Uno de los pilotos habituales en este tipo de pruebas asegura que el peligro para la seguridad vial es mínimo, puesto que los probadores son expertos y se procura que las vías estén expeditas al realizar estas pruebas. No obstante, debido al tráfico, siempre hay que hacer las pruebas una media de cuatro o cinco veces.

El sigilo con el que actúan podría explicar que tanto la Guardia Civil como las jefaturas provinciales de Tráfico por las que discurren las carreteras declaren desconocer estas actividades: "No tenemos conocimiento de que se realicen", dijeron los jefes provinciales de Tráfico de Ávila y Valladolid, así como la Guardia Civil de Arévalo y Adanero. Sin embargo, el asunto está en boca de los habitantes de la zona. Juan, el encargado de la gasolinera Avia de Arévalo, no tiene ninguna duda: "Hace años que los veo pasar por la carretera con cierta frecuencia y sé que son probadores de coches porque llevan un aparato extraño pegado en el vehículo. Aquí no paran. Cambian de sentido y vuelven hacia Adanero. Algunos también siguen hacia Tordesillas".

Tampoco lo dudan en la gasolinera de Orbita, un pueblo a medio camino entre Adanero y Arévalo. "Los venimos viendo desde que se abrió esta gasolinera, hace dos años", dice Pelayo, uno de los empleados. "Sabemos que se dedican a las pruebas porque nos lo han dicho ellos al preguntarnos por esos aparatos que llevan pegados a los coches. Además, se sirven ellos mismos para llenar a tope el depósito y poder medir el consumo. Normalmente vienen en grupos y prueban varios coches. Ahora, hace unos 20 días que no los vemos, pero vienen con frecuencia".

La legislación española en vigor prevé la posibilidad de que fabricantes y vendedores puedan solicitar una autorización especial para probar vehículos en carreteras públicas, pero ese permiso, en caso de que se obtenga, no permite sobrepasar en más de 30 kilómetros por hora el límite establecido en la carretera que se esté probando:

Pilotos de revistas del motor hacen las pruebas en las únicas rectas largas que hay en torno a Madrid

En la prueba de kilómetro lanzado un Audi S3 se pone a 201 por hora, y un Beetle, a 164

GOSCINNY, René y SEMPÉ, Jean Jacques; BENÍTEZ, Esther (trád.)

La bici (págs. 97—102)

9ª ed. Madrid: Alfaguara, 1984

(Infantil Alfaguara; 14)

ISBN 84-204-3510-4

Papá no quería comprarme una bici. Siempre decía que los niños son muy imprudentes y que quieren hacer acrobacias y rompen sus bicis y se hacen daño. Yo le decía a papá que sería prudente y luego lloraba y luego me enfurruñaba y luego decía que me iba a ir de casa, y por último papá dijo que tendría una bicicleta si estaba entre los diez primeros en el examen de aritmética.

[...]

Hoy, cuando llegué a casa, vi a papá y a mamá que me esperaban en el jardín con grandes sonrisas en la boca.

- ¡Tenemos una sorpresa para nuestro niño grande!- dijo mamá, y tenía ojos de guasa, y papá fue al garaje y trajo, no lo adivinaréis, ¡una bici!

Una bici roja y plata que brillaba, con un faro y un timbre. ¡Fenomenal! Yo eché a correr y después besé a mamá, besé a papá y besé la bici.

- Tienes que prometerme que serás prudente -dijo papá-, y que no harás acrobacias.

Yo lo prometí, y entonces mamá me besó, me dijo que yo era su niño grande y que iba a preparar unas natillas de postre y se metió en casa. ¡Mi papá y mamá son los más formidables del mundo!

Papá se quedó conmigo en el jardín.

- ¿Sabes? -me dijo-. Yo era un buen campeón ciclista y si no hubiera conocido a tu madre quizá me habría hecho profesional.

Eso no lo sabía yo. Sabía que papá había sido un campeón terrible de fútbol, de rugby, de natación y de boxeo, pero lo de la bici era nuevo.

- Voy a enseñarte- dijo papá.

Y se sentó en mi bici y empezó a dar vueltas por el jardín. Claro, la bici era demasiado pequeña para papá y tenía problemas con las rodillas que le subían hasta la cara, pero se defendía.

- ¡Es uno de los espectáculos más grotescos a los que he asistido desde la última vez que te vi!

El que había hablado era el señor Blédurt, que miraba por encima del seto del jardín. El señor Blédurt es nuestro vecino, y le encanta tomarle el pelo a papá.

- Cállate -le contestó papá-, ¡no entiendes nada de bicis!

- ¿Qué? -gritó el señor Blédurt-. Has de saber, pobre ignorante, que fui campeón interregional de aficionados y que me habría hecho profesional si no hubiera conocido a mi mujer.

Papá se echó a reír.

- ¿Campeón tú? -dijo papá-. ¡No me hagas reír! ¡Si casi no sabes sostenerte en un triciclo! Eso no acabó de gustarle al señor Blédurt.

- ¡Vas a ver! -dijo, y saltó por encima del seto.

- Pásame la bici -dijo el señor Blédurt echando mano al manillar, pero papá se negaba a soltar la bici.

- Nadie te ha llamado, Blédurt -dijo papá-; ¡vuélvete a tu madriguera!

- ¿Tienes miedo de que te avergüence delante de tu pobre hijo, eh? -Preguntó el señor Blédurt.

- Cállate, anda, me das pena, ¡eso es lo que me das! -dijo papá.

Arrancó el manillar de las manos del señor Blédurt y volvió a dar vueltas por el jardín.

- ¡Grotesco! -dijo el señor Blédurt.

- Esas frases de envidia no me afectan! -contestó papá.

Yo corría detrás de papá y le pregunté si podía dar una vuelta en mi bici, pero él no me escuchaba, porque el señor Blédurt se puso a gastar bromas mirando a papá y papá derrapó sobre las begonias.

- ¿De qué te ríes tan estúpidamente? -preguntó papá.

- ¿Puedo dar una vuelta ahora? -dije.

- Me río porque me divierte reír -dijo el señor Blédurt.

- Es mi bici, después de todo -dije yo.

- ¡Eres completamente idiota, mi pobre Blédurt! -dijo papá.

- ¡Ah! ¿Sí? -preguntó el señor Blédurt.

- ¡Sí! -contestó papá.

Entonces el señor Blédurt se acercó a papá y lo empujó, y papá cayó con mi bici en las begonias.

- ¡Mi bici! -grité.

Papá se levantó y empujó al señor Blédurt, que cayó a su vez, diciendo:

- ¡Vamos, atrévete!

Cuando dejaron de empujarse uno a otro, el señor Blédurt dijo:

- Tengo una idea: te echo una carrera contrarreloj alrededor de la manzana. ¡Ya veremos cuál es el mejor!

- ¡Ni hablar! -contestó papá-. ¡Te prohíbo que montes en la bici de Nicolás! Además, con lo gordo que eres, le romperías la bici.

- ¡Te rajas! -dijo el señor Blédurt.

- ¿Rajarme? ¿Yo? -gritó papá. ¡Vas a ver!

Papá cogió la bici y salió a la acera. El señor Blédurt y yo lo seguimos. Yo empezaba a estar harto y, además, ¡ni siquiera me había sentado en mi bici!

- Veamos -dijo papá-, cada uno dará la vuelta a la manzana y cronometraremos. El que gane, será proclamado campeón. No es más que un formalismo, porque, en mi opinión, la cosa está ganada de antemano.

- Me alegra que reconozcas tu derrota -dijo el señor Blédurt.

- ¿Y yo, qué hago? -pregunté.

Papá se volvió hacia mí, muy sorprendido, como si se hubiera olvidado de que estaba allí.

- ¿Tú? -me dijo papá-. ¿Tú? Bueno, serás el cronometrador. El señor Blédurt te dará su reloj.

Pero el señor Blédurt no quería darme su reloj, porque decía que los niños lo rompían todo; entonces papá le dijo que era un roñoso y me dio su propio reloj, que es formidable, con una gran aguja que va muy deprisa, pero yo habría preferido mi bici.

Papá y el señor Blédurt echaron a suerte y el señor Blédurt salió el primero. Como es cierto que es bastante gordo, casi no se veía la bici y la gente que pasaba por la calle se volvía riendo para mirar al señor Blédurt. Cuando lo vimos venir por la otra esquina, el señor Blédurt estaba completamente rojo, sacaba la lengua y hacía montones de zigzags.

- ¿Cuánto? -preguntó al llegar junto a mí.

- Nueve minutos, y la aguja grande entre el cinco y el seis -contesté yo.

Papá se puso a tomarle el pelo.

- Bueno, chaval -dijo-; contigo, la vuelta a Francia duraría seis meses.

- En vez de dedicarte a bromas infantiles -contestó el señor Blédurt, que respiraba trabajosamente-, ¡trata de mejorarlo!

Papá cogió la bici y salió.

El señor Blédurt, que recuperaba su respiración, y yo, que miraba el reloj, esperábamos. Yo quería que ganara papá, claro, pero el reloj avanzaba y vimos nueve minutos, y después, enseguida, diez minutos.

- ¡He ganado! ¡Soy el campeón! -gritó el señor Blédurt.

A los quince minutos aún no se veía volver a papá.

- ¡Es curioso! -dijo el señor Blédurt-. Habría que ir a ver qué ha ocurrido.

Y después vimos llegar a papá. Venía a pie. Tenía el pantalón roto, llevaba el pañuelo en la nariz y sujetaba la bici en la mano. Mi bici, que tenía el manillar al revés, la rueda toda torcida y el faro destrozado. [...]

1. ORIENTACIONES PARA EL PROFESORADO

Sempé y Goscinny son los creadores de *El pequeño Nicolás*, el precedente francés de Manolito Gafotas. Goscinny, junto con el dibujante Uderzo, es también el creador de los famosos Asterix y Obelix. Al igual que en el cómic, con humor y simpatía, Nicolás y sus amigos nos muestran el mundo desde el punto de vista de los niños. El gran acierto del relato está en su tono: en primera persona, el pequeño Nicolás nos cuenta las numerosas travesuras en las que se ve metido.

1.1. EDUCACIÓN VIAL

- La bicicleta y la moto son los primeros vehículos en los que los adolescentes y los jóvenes aprenden las normas de tráfico. En esos primeros momentos, el ejemplo de los padres es muy importante.

1.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

- El fragmento nos ofrece una escena característica del comportamiento de los adultos. Nicolás subraya la incoherencia del adulto que le prohíbe acciones que él mismo realiza.

- Las imprudencias se dan en todas las edades. En los niños, por falta de sentido del peligro, ignorancia o inconsciencia; y en los adultos, por un absurdo amor propio, afán de exhibición, etc.

1.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

- En las narraciones, los diálogos desempeñan un papel esencial en la caracterización de los personajes y en el desarrollo de la acción. En este fragmento, se pueden observar ambas finalidades.

2. ORIENTACIONES PARA EL ALUMNADO

2.1. EDUCACIÓN VIAL

2.1.1.- Actividades individuales

- ¿Te acuerdas de tu primera bicicleta?, ¿recuerdas alguna anécdota de esa época?

- Relata las consecuencias de algún suceso o algún accidente sufrido con la bicicleta.

2.1.2.- Actividades en grupo

Analizad los comportamientos de los conductores respecto a los ciclistas.

2.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

2.2.1.- Actividades individuales

- Observa el comportamiento del padre de Nicolás, cómo se dirige al niño y cómo se comporta a continuación. ¿Su conducta es ejemplo de coherencia?

2.2.2.- Actividades en grupo

- ¿Qué ventajas tiene la bicicleta sobre otro medio de transporte? Aportad documentación que apoye vuestras afirmaciones.

2.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

2.3.1.- Actividades individuales

- En la narración, los diálogos permiten que el narrador caracterice a los personajes ("Yo era un buen campeón ciclista y si no hubiera conocido a tu madre quizá me habría hecho profesional") y progrese la acción ("Tengo una idea: te echo una carrera contrarreloj alrededor de la manzana. ¡Ya veremos cuál es el mejor!). Define la personalidad de los protagonistas atendiendo a lo que dicen.

2.3.2.- Actividades en grupo

- Transformad esta historia en un cómic con pocas viñetas. Se trata de que sintetices los elementos básicos del relato.

2.4. TEXTO DE APOYO

2.4.1.- Analiza las causas por las que los motociclistas se oponen al uso del casco. Comenta los pros y los contras de esta situación. Justifica tu opinión.

La batalla del casco

LOLA GALÁN, Roma

Los amantes del *motorino* se enfrentan en Italia a una amarga elección: ponerse el casco o comprarse uno de los nuevos modelos de moto supersónica, casi completamente cubierta, dotada de cinturón de seguridad casi igual que un coche, para la que no se requiere el uso de casco. Una moto que no es exactamente una moto. En los demás casos, la legislación del país más renuente a la hora de aplicar las normas comunitarias ha ido arrinconando poco a poco a los devotos de las dos ruedas a un territorio donde impera el máximo rigor: el casco o la multa.

Una nueva ley que ha pasado ya el escrutinio de la Cámara de Diputados y será aprobada dentro de pocos días en el Senado sancionará con dureza a los ciudadanos de cualquier edad que circulen en moto, sea cual sea la cilindrada de ésta, sin el casco reglamentario. Un verdadero cataclismo para los italianos, amantes de la comodidad y de la estética por encima de todo, a juzgar por las encuestas, aun a riesgo de sus propias vidas. Pero las cifras son tozudas, y las estadísticas colocan a Italia, junto a Portugal y sólo superados por Grecia —España no queda muy lejos—, entre los países con más víctimas por accidentes de tráfico de la Unión Europea.

Dentro de los datos generales, el capítulo de los accidentes provocados por las motocicletas en las ciudades italianas aumenta pavorosamente. Según el Instituto italiano de Estadística (Istat), en 1997 murieron más de 600 personas en accidentes de *motorino* y resultaron heridas más de 5.000. Lo más estremecedor del caso es que la mayoría de las víctimas son jóve-

Campaña en Italia para convencer a los conductores de que la protección es vital, aunque estropee el peinado



Massimo D'Alema, con un grupo de jóvenes con cascos para motocicletas. / ASSOCIATED PRESS

nes de menos de 29 años y se sabe que al menos un 30% de los heridos graves no podrá volver a realizar ninguna actividad motriz. De ahí que el Gobierno se haya decidido a actuar basándose en la directriz comunitaria que permite a los diferentes países adoptar medidas legislativas para reducir los accidentes de tráfico en un 40% de aquí al año 2010.

La nueva ley no ha sido aprobada tan deprisa como hubiera querido su principal impulsor, Ernesto Stajano, presidente de la Comisión de Transporte de la Cámara de Diputados. Dicen las malas lenguas que el *lobby* de fabricantes de *motorinos* se opuso rabiosamente a ella, consciente de que sin el aliciente del *sensa casco* los usuarios maduros de estos dos ruedas ligeros huirían hacia las motos más potentes. Algo que ha negado Constantino

Ruggiero, portavoz de la Asociación Nacional de Constructores de Motocicletas y Accesorios.

Desde que en 1987 Italia impuso por ley la obligatoriedad del uso del casco para los menores de 18 años que conducen ciclomotores de hasta 50 centímetros cúbicos, y para todas las edades en el caso de motos de gran cilindrada, los mayores optaron por *pasarse* al *motorino* y los menores se las han ingeniado para desafiar la ley con particular y a menudo terrible eficiencia.

Una reciente encuesta realizada por el programa de televisión *Mattina* entre los compañeros de instituto de un chaval de 14 años fallecido en un accidente de moto en Roma arrojaba un resultado desalentador. La mayoría de los chicos reconocía que seguiría sin usar el casco, "porque, si no, se rien de mí". A las chicas les fastidiaba otra cuestión no me-

nos esencial. "Me estropea el pelo", comentaban buena parte de las entrevistadas. Unos y otras confesaban su intención de seguir conduciendo el *motorino* con una gorra como máximo. Sólo en Roma circulan 600.000 desafiando a menudo las normas del tráfico y las leyes del equilibrio.

Conscientes de que las multas por sí solas no bastan para convencer a los usuarios, las autoridades han lanzado una campaña de concienciación que cuenta con el apoyo de famosos de todos los campos: cantantes, presentadores de televisión, actores y actrices de cine y de teatro. "Usa la cabeza, ponte el casco", es uno de los lemas de la iniciativa, que culminó el martes con lo que ha sido bautizado como el *casco-day*, una jornada dedicada al tema de la seguridad viaria, en la que intervinieron futbolis-

tas, médicos y políticos, empujando por el alcalde de la Ciudad Eterna, Francesco Rutelli, antiguo usuario del *motorino*, y terminando por el presidente de la República, Carlo Azeglio Ciampi. Hasta el primer ministro, Massimo D'Alema, se sumó a la ofensiva visitando un instituto de la capital, donde pidió a los alumnos que se vayan acostumbrando a usar el casco. En la tierra del diseño y la moda triunfante, más de uno ha pensado que otro frente de actuación para persuadir a los italianos de que usen el casco es, sencillamente, ampliar la oferta de modelos. Hacer más accesibles las creaciones originales de tipos como Fabrizio Scuderí, conocido como el *artista del casco*, que diseña ejemplares para famosos con la fotografía del dueño o con la mismísima *Venus* de Botticelli estampada.

TRAFICO / DEBERAN PASAR PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA

Los partidos cambian su voto e imponen el casco a los ciclistas

La ley aprobada ayer por el Congreso entrará en vigor antes del 2000

Viene de primera página

El proyecto de ley que establece la obligatoriedad del uso del casco para los ciclistas españoles fue aprobado ayer por el Congreso. Los grupos parlamentarios del PP, PSOE y CiU en esta Cámara votaron en contra de lo aprobado por ellos mismos en el Senado, donde habían introducido una enmienda para que el casco no fuera obligatorio.

La razón de tan insólito cambio de posición en menos de un mes hay que buscarla en la campaña electoral catalana. El texto aprobado por el Congreso fue remitido al Senado con un artículo en el que se establecía la obligación de usar el casco y la prohibición de que los ciclistas circularan con tasas de alcoholemia superiores a las autorizadas para los conductores de automóviles.

El proyecto llegó a la Cámara Alta en plena campaña electoral catalana. En estas circunstancias, el portavoz de CiU en el Senado comunicó a los partidos que su grupo no impondría a los ciclistas la obligación de usar el casco porque, con ello, se arriesgaba a ser impopular entre los influyentes movimientos cicloturistas catalanes. Ante esta tesitura, ni el PSOE ni el PP quisieron arriesgarse a asumir la impopularidad y la posible pérdida de votos para ellos, así que decidieron sumarse a las posiciones de los nacionalistas catalanes.

Naturalmente, estos grupos sabían que arriesgaban poco, ya que, aunque contentaran provisionalmente a los ciclistas de Cataluña en el Senado, posteriormente el Congreso iba a desandar este camino, con lo que al final el casco sería obligatorio de todas formas. Y esto es lo que sucedió ayer, al rechazar el Congreso las enmiendas introducidas por razones electorales en la Cámara Alta.

A pesar del chocante mercadeo político sobre la cuestión, el consabido *póntelo, póntelo* llega ahora en versión asfalto, dispuesto a ofrecer la mayor de las seguridades al personal cada vez que se lanza arduosamente a la carretera a practicar su deporte favorito... Hablamos de bicicletas. De ponerse el casco, claro queda.

En un mundo dominado por los coches, la nueva ley llega para proteger a los caballeros de las dos ruedas, esos ciclistas que, año tras año, se dejan la vida en la carretera: 800 muertos y 17.000 heridos en los últimos ocho años.

Practique el ciclismo seguro... La igualdad entre coche y bici también era esto.

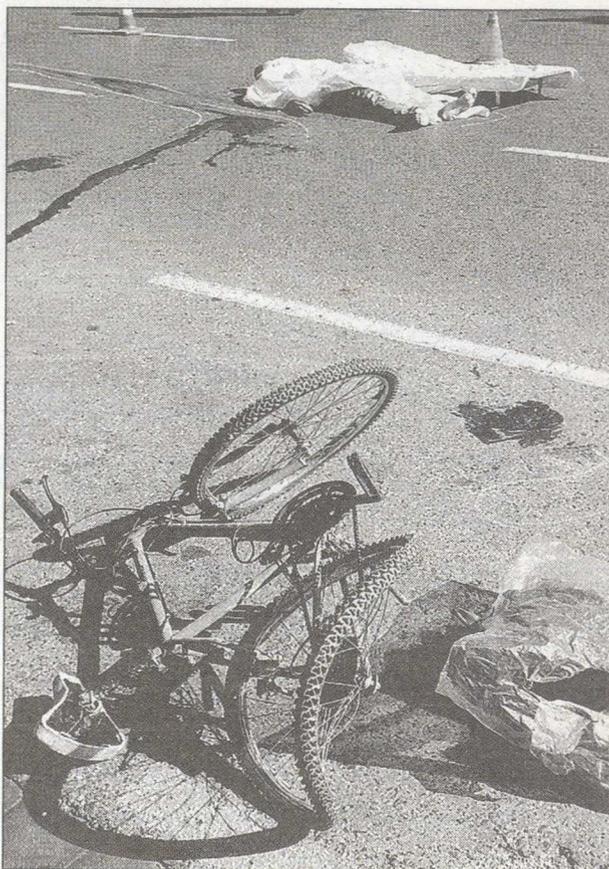
► **Carriles-bici.** Se establece un mejor uso de los carriles-bici, dando una «prioridad absoluta» —algo que no establecía la legislación actual— a los ciclistas.

► **Circulación en paralelo.** Se autoriza la circulación en paralelo, hasta ahora prohibida. Eso sí, sólo se podrá ir en bici de esta manera cuando la anchura del arcén y las condiciones del tráfico así lo aconsejen.

► **Visibilidad.** El texto legal impone a los ciclistas el reforzamiento de su visibilidad portando elementos o prendas reflectantes.

► **Alcoholemia.** Se prohíbe circular en bicicletas con tasas superiores a las que, reglamentariamente, se establezcan de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas. Los ciclistas deberán someterse a controles de alcoholemia siempre que sean requeridos para ello.

► **Autovías.** Por primera vez se recoge la posibilidad, aunque sea



El cuerpo de un joven ciclista, tras ser atropellado por un turismo.

Un muerto cada cuatro días

Entre 1990 y 1998 se han registrado en España 800 víctimas mortales entre los ciclistas, una cada cuatro días, así como 17.000 heridos, algunos de ellos con lesiones irreversibles. El diputado socialista Javier Paniagua apuntó que, aunque las medidas

aprobadas ayer pueden no satisfacer a muchas de las personas que practican el ciclismo, se ha abierto una vía de sensibilidad ante la sociedad, para que ésta piense que el ciclista no es un «cuerpo extraño». En su opinión, todavía quedan problemas de

infraestructuras que hay que corregir para aumentar la seguridad de estos deportistas. Por su parte, el popular Manuel Seco aseguró que la adopción de estas medidas no desincentivará el uso de la bicicleta, sino que permitirá su ejercicio de forma más segura.

excepcional, de que los ciclistas puedan circular por la autovía. Sólo lo podrán hacer cuando no haya ninguna vía alternativa.

► **Vehículos a motor.** Los conduc-

tores de vehículos a motor también serán obligados a extremar las precauciones, moderar la velocidad y, en ciertos supuestos, ceder la preferencia de paso ante la llegada de algún ciclista.

Pisa el acelerador

*Sabina, Joaquín
De Ruleta Rusa
Madrid, 1984*

Dentro de algún tiempo estarás acabada
Metida en tu casa, haciendo la colada
Nadie te dirá "muñeca, ven conmigo"
Dónde irás cuando no tengas un amigo,
Tarde ya comprenderás por qué te digo:
Pisa el acelerador... gasta las ruedas
Pisa el acelerador... hasta que puedas [...]
Mientras tenga gasolina tu motor
Pisa el acelerador...
Desconfía de quien te diga "ten cuidado"
Sólo busca que no escapes de su lado,
Antes de que te aniquilen sus reproches
Déjalo que duerma y a la medianoche
Sal por la ventana, pon en marcha el coche y
Pisa el acelerador... es estupendo
Pisa el acelerador... salir corriendo
Pisa el acelerador... sal disparada
Pisa el acelerador... de madrugada
Pasa de mirar por el retrovisor
Y pisa el acelerador. [...]
Si en la película de ser mujer estás harta
de tu papel,
Pisa el acelerador... márchate lejos
Pisa el acelerador... es mi consejo
Pisa el acelerador... huye del nido
Pisa el acelerador... qué divertido
Rompe el código de la circulación
Y pisa el acelerador. [...]
¿Qué haces ahí tirada en el arcén?, venga,
atrévete a correr
Pisa el acelerador... písallo nena
Pisa el acelerador... vale la pena

Pisa el acelerador... con desenfreno
Pisa el acelerador... es muy ameno
Pisa el acelerador... písallo fuerte
Pisa el acelerador... que tengas suerte
Pisa el acelerador... no te despidas
Pisa el acelerador... vive tu vida
Pisa el acelerador... con entusiasmo [...]
Pisa el acelerador... no te resistas
Pisa el acelerador... a la autopista
Pisa el acelerador... ven!, que te espera
Pisa el acelerador... la carretera
Pisa el acelerador... ponte las pilas
Pisa el acelerador... da la barrila
Pisa el acelerador... con osadía
Pisa el acelerador... hoy es tu día.

1. ORIENTACIONES PARA EL PROFESORADO

Joaquín Sabina (Úbeda, 1949) es un conocido cantante cuyas letras son especialmente atrayentes. Desde joven unió lectura y música colaborando en revistas poéticas y tocando en diversos grupos musicales. En 1976, recoge sus canciones en el libro *Memorias del exilio*; muchas aparecen en 1978 en su primer disco, *Inventario*. Su canción *Pongamos que hablo de Madrid*, cantada por Antonio Flores, consiguió su primer gran éxito; desde ese momento, sus canciones han sido verdaderos éxitos.

Pisa el acelerador, letra y música de Joaquín Sabina, forma parte de *Ruleta Rusa*, publicado en 1984.

1.1. EDUCACIÓN VIAL

1.1.1.- Actualmente, para los jóvenes las normas de tráfico a veces aparecen como una barrera. Por esta razón, surgen algunos comportamientos ajenos a la responsabilidad personal y al daño que se puede causar a los demás.

1.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

1.2.1.- Muchos factores inciden en las conductas de los jóvenes a quienes se les proponen variados modelos; así lo hacen muchas canciones.

1.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

1.3.1.- El tópico literario del *carpe diem* se actualiza en esta canción. El texto nos ofrece la oportunidad de hablar de los tópicos literarios y de su articulación en modelos actuales.

2. ORIENTACIONES PARA EL ALUMNADO

2.1. EDUCACIÓN VIAL

2.1.1.- Actividades individuales

- ¿Qué normas de tráfico recomienda transgredir esta canción?

2.1.2.- Actividades en grupo

- ¿Por qué razones se deben transgredir esas normas? Comentad vuestra opinión sobre esos consejos.

- ¿Te sientes identificado con la propuesta de la canción?

2.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

2.1.1.- Actividades individuales

- ¿Qué concepto de libertad propone la canción? ¿La responsabilidad aparece unida a ese concepto de libertad?

2.1.2.- Actividades en grupo

- Comentad vuestra interpretación de la letra.

- ¿Reconocéis alguna influencia en vuestros gustos y opiniones? ¿De quiénes? ¿Por qué?

2.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

2.1.1.- Actividades individuales

- El tópico literario del *carpe diem* aparece en esta canción. Averigua qué significa y relaciónalo con la canción de Joaquín Sabina.

- Entre los recursos literarios que emplea el autor, destacan los paralelismos insistentemente repetidos. Observa qué efecto producen.

2.1.2.- Actividades en grupo

- Escribid una canción imitando los paralelismos que emplea Joaquín Sabina.

2.4. TEXTO DE APOYO

- Analiza el texto periodístico indagando si las conductas de los jóvenes reproducen en alguna medida los consejos de la canción *Pisa el acelerador*.

Las víctimas regresaban a casa de madrugada tras pasar la noche en las fiestas de Canillejas

Cuatro jóvenes mueren al estrellarse su coche tras saltarse un semáforo

F. J. B. / L. F. D., Madrid
Cuatro amigos del barrio de Canillejas, de entre 22 y 24 años, murieron ayer de madrugada en el accidente de peores consecuencias que ha ocurrido en una calle de Madrid en la última década. Otras dos personas, el conductor del vehículo en el que viajaban los cuatro jóvenes y el taxista con cuyo automóvil chocaron, sufrieron heridas graves. Fue el fatal desenlace del aparatoso accidente ocurrido a las 5.00 del viernes a la altura del número 589 de la calle de Alcalá, en Canillejas.

Los fallecidos son Carlos Gallardo Olaya, de 22 años; Marco Antonio Rencero y Antonio García Andrade, ambos de 23; y Juan José Alonso Sánchez, de 24. Todos viajaban en el mismo coche, un Ford Fiesta XR2i de seis años de antigüedad. Estaban a un paso de sus domicilios, de los que salieron unas horas antes para pasar la noche en las fiestas de su barrio y en varias terrazas del centro de Madrid, según declararon ayer amigos de las víctimas.

El vehículo, que cuando ocurrió el accidente circulaba a 102 kilómetros por hora por una calle en la que el límite de

velocidad es de 50 kilómetros por hora, se saltó un semáforo en rojo y tras evitar a un taxi que estaba parado esperando la luz verde, derrapó, hizo un

trompo, invadió el sentido contrario de la calzada y fue a colisionar con la parte lateral de otro taxi que también esperaba en el semáforo, según la ver-

sión facilitada ayer a este periódico por la Policía Municipal.

El conductor del Ford Fiesta, J. M. G. V., de 22 años, que salvó la vida al salir despedido del vehículo, fue trasladado al hospital Ramón y Cajal. Anoche permanecía en la unidad de cuidados intensivos (UCI). El taxista, de 47 años, que amortiguó el golpe gracias al *airbag* de su vehículo fue trasladado a la UCI del mismo hospital, con un traumatismo costal. Ayer tarde fue ingresado en planta debido a que su estado mejoró.

PASA A LA PÁGINA 3

► El conductor salvó la vida al salir despedido del vehículo

► El coche invadió el sentido contrario y chocó con un taxi

El conductor del coche siniestrado aprobó el carné de conducir hace 18 meses

VIENE DE LA PÁGINA 1

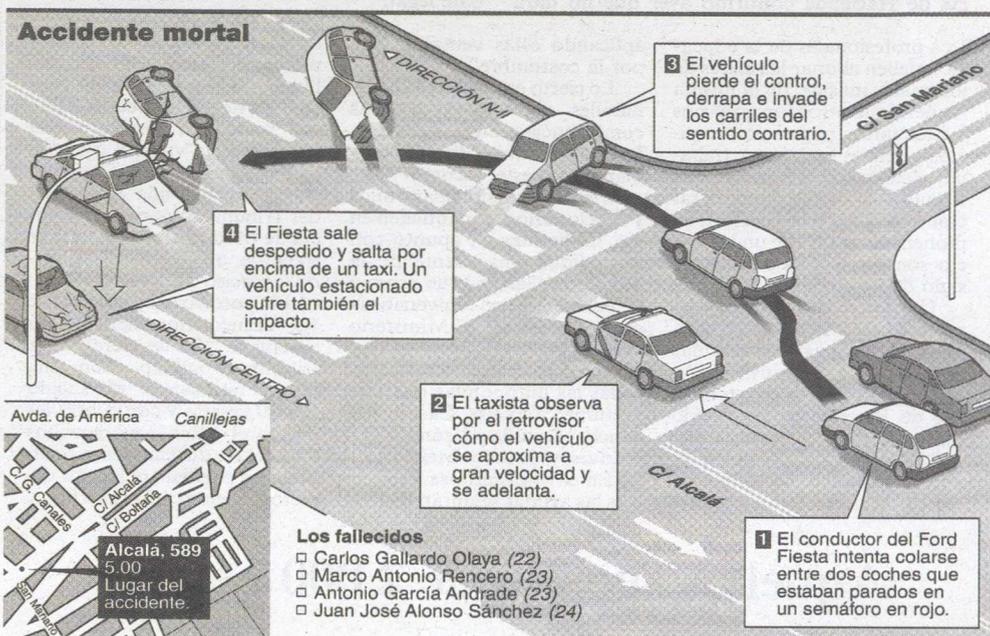
Además de los dos heridos graves hubo dos personas que sufrieron heridas leves. Una de ellas es empleado de la EMT y en el momento del accidente se dirigía a su puesto de trabajo. Sufrió cortes en un brazo producidos por los cristales de las ventanillas del vehículo siniestrado. Los médicos del Samur le curaron las heridas y le dieron el alta en el mismo lugar del accidente, mientras los bomberos del Ayuntamiento de Madrid rescataban a las cuatro víctimas aprisionadas en el coche.

El conductor del vehículo, que se saltó el semáforo en rojo y tras derrapar acabó en el carril contrario de la calzada, estaba consciente cuando fue atendido por los médicos del Samur.

"Tenía la cara llena de golpes y estaba atontado. Miraba hacia todas las partes y preguntaba qué pasaba. No era muy consciente de lo que le había ocurrido", explicó uno de los médicos que le atendió tras el percance. En el traslado a la ambulancia empezó a balbucear palabras sin ningún sentido, relató ayer uno de los testigos.

El único superviviente de los cinco ocupantes del coche había aprobado el permiso de conducción hace un año y medio, según la Policía Municipal. El Ford Fiesta estaba registrado en Tráfico a nombre de su padre, según el Ayuntamiento.

A causa del accidente quedó cortada la calle de Alcalá durante una hora. A las 6.00 se restablecía la circulación de los carriles con dirección al centro de la ciudad. Los que se dirigían a la carretera de Barcelona (N-II) tuvieron que esperar hasta las 7.30. Los vehículos fueron desviados por las calles aledañas.



RAFA FERRER / EL PAÍS

“Pensé que me arrollaba”

F. J. B. / L. F. D., Madrid
Juan Manuel González, taxista, arrancó su jornada laboral media hora antes del choque y se salvó por los pelos. Estaba parado en un semáforo de la calle de Alcalá para girar a la de San Mariano, donde le esperaba un cliente. Vio por el retrovisor que se acercaba el Ford Fiesta “a gran velocidad”. Metió la primera

velocidad y avanzó unos metros. “Pensé que me arrollaba”, explicó a este periódico Juan Manuel.

Momentos después, el Ford Fiesta ocupado por los cinco jóvenes derrapó a su lado y chocó con los dos vehículos (uno de ellos, taxi) que iban en sentido contrario. “Me bajé rápidamente del coche y ví que no se movía nin-

guno de sus ocupantes, salvo el conductor”, señaló Juan Manuel González.

Cuando llegaron las ambulancias municipales del Samur, el taxista fue a ver cómo se encontraba su compañero. Tenía una brecha en la frente y un fuerte dolor en el pecho. “Estaba consciente y nervioso. Decía que no había visto nada y que sólo

había sentido el impacto. Nos llegó a preguntar cómo había ocurrido, porque no se enteró de nada”, comentó el testigo.

Según Juan Manuel González, el lugar donde ocurrió el accidente es un tramo de carretera donde “se corre mucho” por ser bajada. “Jamás había visto un accidente como el de ayer”, relató.

MUERTE EN EL CIRCUITO DE CARRERAS

Uno de mayo de 1994: el piloto brasileño
de fórmula 1, Ayrton Senna,
tres veces campeón del mundo,
se ha salido de la pista en la séptima vuelta
del Gran Premio de San Marino.
Todo ha ocurrido en un segundo,
cuando iba en cabeza de carrera,
en esa frontera vertiginosa
de doscientos kilómetros a la hora.

Indianápolis, Monte Carlo, Estoril:
al lado de los pilotos, la muerte es a veces
un acompañante suicida.

PESADILLA

Sueño, empapado en sudor,
que voy en dirección contraria
por una larga autopista.
Con sus luces encendidas, los coches
avanzan frente a mí,
yo los voy esquivando como puedo,
sus faros me deslumbran,
hasta que al tomar una curva
cerrada, una curva peligrosa,
pierdo el control y el coche
se sale de la carretera,
y todo queda oscuro entonces,
oscuro, oscuro, oscuro,
como el largo túnel del infierno
que me saca de la pesadilla.

1. ORIENTACIONES PARA EL PROFESORADO

José Luis Amaro (Córdoba, 1954) es uno de los poetas más innovadores de la poesía de los años setenta y ochenta. Ha colaborado en numerosas revistas de poesía y publicado varios libros como *Erosión en los espejos* (1981), *Huellas en el cristal* (1984), *Muerte de un ilusionista* (1993) o *La piel de los días* (1998).

En *Fronteras de niebla* (1999) incorpora los datos y las realidades más cercanas a su poesía. Frente a las corrientes actuales, más volcadas en el yo del autor, José Luis Amaro centra su mirada poética sobre la realidad exterior y los miedos y fronteras que, a veces, tenemos que superar.

1.1. EDUCACIÓN VIAL

1.1.1.- Las carreras de coches ofrecen héroes a los jóvenes. Pero se trata de héroes efímeros que, en muchas ocasiones, dejan la vida en su afición.

1.1.2.- Como auténticas pesadillas pueden ser vividas algunas situaciones como circular en dirección contraria.

1.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

1.2.1.- El poeta reflexiona sobre la muerte como compañía permanente del piloto de carreras que tiene que conducir a la máxima velocidad: "La muerte es a veces un acompañante suicida".

1.2.2.- Frente a la apología inconsciente de la velocidad, la reflexión sobre la presencia constante de la muerte en la carretera, como realidad o como sueño y pesadilla.

1.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

1.3.1.- La poesía puede reflejar desde las más elaboradas interpretaciones del yo, hasta la realidad o las pesadillas más cercanas. La contraposición entre cualquier acontecimiento de la realidad y la reflexión que suscita, puede ser objeto de un poema; también un suceso tan cotidiano como una mala noche o una pesadilla.

2. ORIENTACIONES PARA EL ALUMNADO

2.1. EDUCACIÓN VIAL

2.1.1.- Actividades individuales

- ¿Es apropiado emular la conducción de los profesionales del motor en la conducción ordinaria?

2.1.2.- Actividades en grupo

- Imaginad que estáis en una situación semejante a la del protagonista del segundo texto. Exponed vuestras sensaciones y, entre todos, tratad de hacer un poema semejante a "Pesadilla".

2.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

2.2.1.- Actividades individuales

- ¿Te parece justificable un deporte en el que se pone la vida en juego? ¿Es justificable la velocidad excesiva en la carretera?

2.2.2.- Actividades en grupo

- ¿Qué habéis sentido ante imágenes de accidentes o desgracias producidas por imprudencias en la conducción o en la circulación vial?

2.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

2.3.1.- Actividades individuales

- Lee en voz alta los dos poemas de José Luis Amaro. Observa que apenas emplea recursos literarios. Los versos casi reproducen la lengua cotidiana; de esa manera, el poeta subraya la sensación de normalidad por encima de los efectos poéticos.

- Los dos poemas tienen un desarrollo semejante. Los primeros versos refieren un suceso concreto en el que el poeta se detiene; los últimos, ofrecen la reflexión que le suscita. Analiza esa estructura en ambos poemas.

- Partiendo de un acontecimiento deportivo, escribe un poema que tenga una estructura similar a *Muerte en el circuito de carreras*.

2.3.2.- Actividades en grupo

- Relacionad pesadillas semejantes a las del poeta o inventad otras como si fueran un relato de ciencia-ficción.

2.4. TEXTO DE APOYO

2.4.1.- Lee los fragmentos de *Réquiem*, de José Hierro, y observa cómo este espléndido poema surge de la lengua cotidiana, casi sin recursos literarios.

2.4.2.- Los pilotos se han convertido en héroes y en modelos de vida y referencia para muchas personas. Obsérvalo en los textos que aparecen a continuación.

RÉQUIEM

Manuel del Río, natural
de España, ha fallecido el sábado
11 de mayo, a consecuencia
de un accidente. Su cadáver
está tendido en D'Agostino
Funeral Home. Haskell. New Jersey.
Se dirá una misa cantada
a las 9.30, en St. Francis.

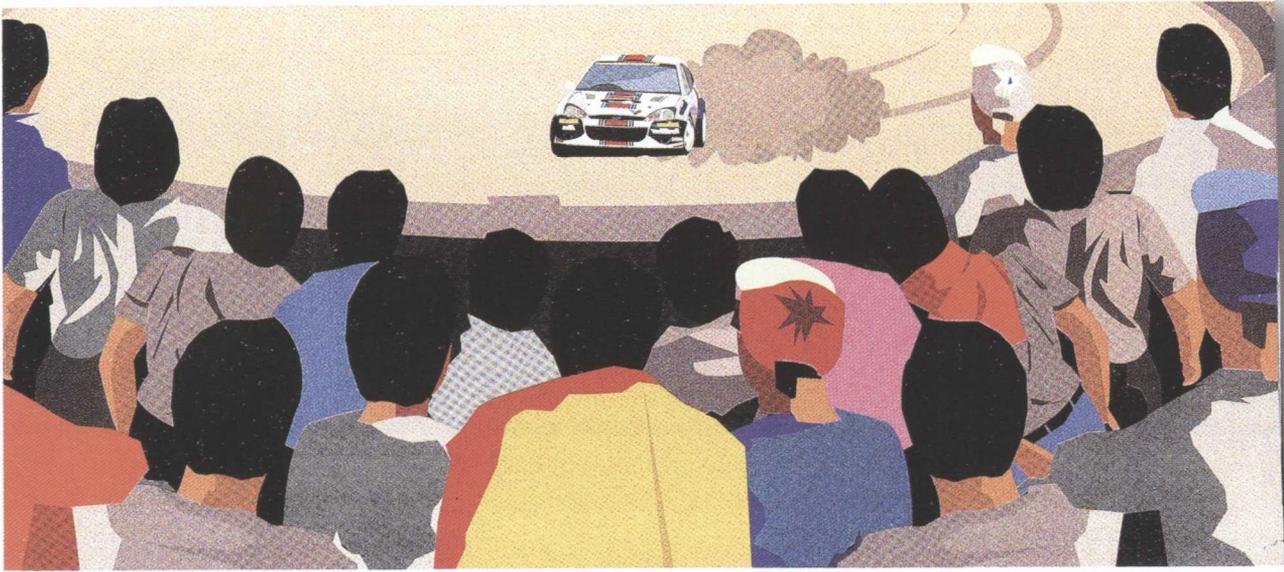
Es una historia que comienza
con sol y piedra, y que termina
sobre una mesa, en D'Agostino,
con flores y cirios eléctricos.
Es una historia que comienza
en una orilla del Atlántico.
Continúa en un camarote
de tercera, sobre las olas
-sobre las nubes- de las tierras
sumergidas ante Platón.
Halla en América su término
con una grúa y una clínica,
con una esquela y una misa
cantada, en la iglesia St. Francis...

Tus abuelos
fecundaron la tierra toda,
la empapaban de la aventura.
Cuando caía un español
se mutilaba el universo.
Los velaban no en D'Agostino
Funeral Home, sino entre hogueras,
entre caballos y armas. Héroe
para siempre. Estatuas de rostro
borrado. Vestidos aún

sus colores de papagayo,
de poder y fantasía...

Me he limitado
a reflejar aquí una esquela
de un periódico de New York.
Objetivamente. Sin vuelo
en el verso. Objetivamente.
Un español como millones
de españoles. No he dicho a nadie
que estuve a punto de llorar.

HIERRO, José. Antología poética 1936-1998.
Madrid: Espasa Calpe, 1999, pp. 217-219. ISBN
84-239-9863-0



Ni corrida, ni toros, ni siesta

El piloto español está orgulloso de su país y quiere ser un embajador de todo aquello que no constituya un cliché. Es un patriota serio y profesional.

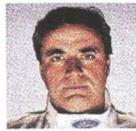
YO ME TOMO a España y todo lo que tiene que ver con mi país muy en serio. Aunque haya sido lo suficientemente afortunado para competir en un deporte muy internacional y con qué éxito tengo una buena oportunidad para hacer llegar la realidad de un país del que me siento muy orgulloso. España es uno de los mejores sitios para vivir que pueda existir. La calidad de vida es buena, la gente amable y el clima y la comida excelente.

Cuando yo llegué al Mundial, mi país no contaba con una prueba valedera para el Campeonato del Mundo de Rallies, por lo que era muy difícil convencer a la gente de que un piloto español podía ser competitivo. Si eres finlandés, no tienes necesariamente ese problema. La primera cosa que la gente pensaba era: 'Será un especialista en asfalto'. Y por entonces yo era rápido en asfalto. Yo quería tener una oportunidad en el equipo Lancia, pero su director, Cesare Fiorio, ya tenía una buena cantidad de especialistas para virtualmente todas las superficies. Básicamente se dijo: '¿por qué necesito a Carlos Sainz?'.

Eso me hirió. Pero, de algún modo, también me ayudó. A partir de entonces supe que tenía que ser competitivo en todas las superficies. Ahora más de una década después he probado que lo soy.

Pero mi lucha no fue tan solo pilotar. Siempre he tratado de hacer comprender que en mi país se hacen las cosas en serio. Me pongo de los nervios cuando la gente piensa que España es sinónimo de fiestas y de siesta.

Pienso que los sorprendí cuando alguien de un país



carlos sainz
sainz.rallyXS@ixo.es

"Me gustaría pensar que he ayudado a que España no sea conocida en el mundo sólo por la fiesta y los toros"

con esa clase de reputación logró hacerse un hueco y trabajar tan duro. Yo era muy disciplinado y había tomado parte en muchos deportes algo fuera de lo común para ellos. La gente pensó: 'A lo mejor la forma en que este chico español hace las cosas no está tan mal'. También les impresionó mi carácter. Tenía una mente abierta, creo que todavía la poseo, pero también tengo una forma muy determinada de trabajar. Me gustaría pensar que, en cierto modo, he ayudado a hacer de España un sitio mejor conocido, no solo unido a la fiesta y los toros, sino que es un lugar serio y profesional.

La llegada del Rally Catalunya ayudó también bastante. Los rallies empezaron de pronto a ser un deporte muy popular y mi propia popularidad también creció. Repsol contó bastante conmigo para sus campañas de publicidad, lo que hizo que yo y los rallies fueran mejor conocidos. Para mi el Catalunya puede ser una auténtica pesadilla. Es un fin de semana donde todos a los que en España le interesan los rallies se desplazan para seguirlo. Incluso aquellos a quienes les da lo mismo, lo siguen. Es una presión adicional. Es un rally donde resulta difícil concentrarse, pero al mismo tiempo es increíble ver tanta gente apoyándote.

La prueba está hora muy bien organizada, pero no puedo dejar de pensar que ha perdido algo de su espectáculo cuando cambió por completo a asfalto. Los tramos no son tan característicos en España y con los espectadores que vienen a verlo, podría ser mejor retornar a la tierra y proporcionarles algo más de espectáculo que contemplar. Es uno de los mejores del campeonato, pero siempre se puede mejorar. ■

La afición necesita a otro Crivillé en su corazón



Mela Chércoles

Enviado especial de AS a los grandes premios de motociclismo

Su ausencia ha dejado un vacío de poder al frente del motociclismo español por el que ya pujan Checa, Fonsi, Alzamora, Elías y los 'peques' de 125 con Pablo Nieto y Pedrosa a la cabeza

ha comenzado una nueva temporada del Mundial de motociclismo y por primera vez en quince años lo ha hecho sin Álex Crivillé formando parte de las parrillas de salida de gran premio. Su adiós a la competición, por enfermedad, fue gris, confuso y feo. ¿Tanto incluso como para empañar en algo su excelente carrera deportiva? Habrá quien piense que sí, pero yo desearía que pesasen más en el recuerdo sus méritos deportivos que el culebrón protagonizado por el de Seva a raíz del título de 500cc de 1999. Fueron dos años y pico en los que vivió un auténtico calvario hasta su retirada, con extraños desvanecimientos físicos, numerosos accidentes en la pista, el despido de Honda después de su última gran carrera y su fichaje de rebote por el equipo Yamaha-D'Antin. Pero incluso en los malos tiempos contó con el apoyo de la afición española, siempre su gran tesoro, y ahora ésta no le puede fallar.

Aunque en los últimos tiempos se convirtió en el Curro Romero de las motos, regalándole al tendido con cuentagotas retales de su clase, y anteriormente durante la dictadura Dohan ser crivillista resultó casi una cuestión de fe por la dura oposición del australiano, es innegable que Crivillé ha sido el líder del motociclismo español durante mucho tiempo y que su

Crivi acabó siendo el Curro Romero de las motos, regalándole al tendido con cuentagotas retales de su clase.



ausencia esta temporada deja un vacío de poder por el que ya pujan fuerte sus sucesores.

El heredero natural de Crivillé debería ser Carlos Checa. Su grave accidente en Inglaterra 98 desató una corriente de seguidores a su favor encandillados por su afán de supera-

ción en un pulso con la muerte del que salió victorioso. Sin embargo, las temporadas pasan y aún no ha aprovechado las oportunidades que se le han presentado. La más clara fue en 2000, pero en la segunda mitad de la temporada le regaló en bandeja el título a Kenny Roberts, el campeón más triste

de los últimos tiempos. Ahora ha empezado con un podio en Suzuka, va segundo en el Mundial y hace falta que la Yamaha M-1 le permita por fin hacer sus sueños realidad en MotoGP, donde Rossi es casi imbatible, salvo membrilladas como la de Welkom.

Por si acaso, los pilotos de las categorías pequeñas están listos para acaparar el protagonismo, como ya hizo el año pasado Toni Elías con una actuación en 125 que le convirtió en el nuevo ídolo de la afición. Por ahora, tiene difícil repetir en 250, pero Fonsi Nieto ya lo hace por él y Alzamora lo hará en breve. Si Melandri no lo impide, uno de los dos ganará el título. Y en 125, Pedrosa y Pablo Nieto lideran una generación de yogurines que van como tiros.

- Entra y vamos a dejar a Pat un poco tranquilo.
- ¿A dónde vamos?
- Vamos a coger la Emetreinta.
- Te he dicho que hoy no es el día, joder, que estoy cansado.
- Venga, Roberto. Si conducir por la Emetreinta es lo más relajado que hay. Mucho más relajado que tener que frenar, arrancar, torcer por callejuelas, ver guardias...
- Vale, vale. Vamos a la Emetreinta pero no me comas la olla con tus ideas raras...
- ¿Qué ideas raras?
- Pues qué sé yo. Todas esas cosas que me metes en la cabeza.
- ¿Que quiera dar una vuelta contigo? ¿Que quiera evitarte los esfuerzos de la diabólica circulación de Madrid? ¿Es eso ser raro?
- No me hables tan alto, por favor, que tengo la cabeza como un bombo.
- Pues no me vengas con tonterías, entonces. Vamos por la Emetreinta, Roberto.
- Vale, vale. Vamos por la Emetreinta pero no me grites por favor.
- ¡Qué hijo puta el peseto! ¡Pítale! ¡Pítale! Que se quite de en medio, que no se pare así.
- Déjale, que está cogiendo un cliente.
- Una puta, quieres decir. ¡Eso eso! ¡Pítale más, venga! Que nos dé luces y que grite todo lo que quiera.
- ...- Sal a la autopista. Pero no, coño. No cojas la dirección norte, que esa estoy hasta los huevos de pillarla. Métete hacia el sur. Pero con más ánimo, Roberto, joder. Que no se diga...
- Hoy es día de resaca, ya te lo he dicho. No estoy bien.
- Come esto y vas a ver lo bien que te vas a sentir.
- Que no, que paso. Hoy, paso.
- Bueno, pues nada. Al menos, acelera más. Cualquiera diría que llevas un seiscientos. Ponte a la izquierda, joder, no seas marica. ¡Pero métele el pedal a fondo! ¿O quieres que se lo meta yo?
- ¡Vale, vale! ¡Ya acelero, pero no me toques los pedales y suelta el volante, coño!
- Bah. No tienes ningún sentido del riesgo. Deja, deja, échate a la derecha. Contigo no se puede ir a ningún lado. Eres un marica, no tienes cojones.
- Claro que tengo cojones. Tengo tantos como tú o más. ¿Quién te ha llevado a cientose-senta por la carretera de Manzanares? ¿Quién ha dado trompos por la Castellana?

- Bah. Historias que cuentas. No tienes cojones.
- Lo que pasa es que estoy con resaca, joder. ¿Qué quieres que haga? ¿Qué me ponga a cientosenta a hacer esos? Pues venga, mira. Ahí están...
- Eres un marica, Roberto. No tienes cojones. No puedes.
- ¡Pero mira! ¡Ya vamos a cientosesentaycinco! ¡Quítate de en medio! ¡Déjame pasar, puto Mercedes!
- Sal por la siguiente desviación.
- ¡Qué pasa! ¿¡No soy un marica!? ¡No querías emoción! ¡Pues ahí la tienes! ¡EH! ¿Estás loco o qué te pasa? No me toques el volante que casi nos matamos...
- Te he dicho que salgas por la siguiente desviación.
- Vale, vale, tranquilo. Lo que quieras, pero no me toques el volante. Casi nos llevamos por delante al Ibiza ese; es normal que nos pite...
- Ahora frena en el semáforo y dale la vuelta al coche. Haz pirula.
- ¿Estás loco? Yo paso de hacer al suicida.
- Ves como eres un puto marica. No serás capaz de hacer nada.
- Mira. Deja de llamarme marica, que no viene a cuento. ¿Por qué no lo hacemos en tu coche, anda?
- Si tuviera un coche que corriera un poco, un Golf, por ejemplo, lo haría. Venga, Roberto. Lo hacemos en esta calle, que no es autopista, sólo hasta la próxima incorporación y salimos ya bien a la Emetreinta. Que no son ni cien metros. ¡Venga, Roberto! ¡No seas tan cobarde! Eres un DÉBIL... eres UN MARICA.
- ¡No me grites, POR FAVOR!
- ¡DÉBIL Y MARICA! ¡ARRANCA! ¡ARRANCA! ¡ARRANCA!
- Qué no me llames marica, joder.
- ¡ARRANCA!
- Tú lo has querido. ¡AHÍ VA! ¡AGÁRRATE!
- ¡NO FRENES! ¡ACELERA! ¡ACELERA! ¡ESO ES, ROBERTO! ¡ESO ES! ¡QUÉ SE JODAN! ¡PITAD! ¡PITAD, HIJOS DE PUTA! ¡PITAD Y APARTAROS! ¡VENGA, ROBERTO, QUE SE APARTAN TODOS! ¡QUE SÓLO QUEDAN CINCO METROS! ¡ESO ES! ¡LO CONSEGUISTE! ¡LO CONSEGUISTE, ROBERTO!
- ...
- Te juro que no pense que lo fueras a conseguir. Ahora, acelera a tope y vámonos antes de que alguien nos identifique. ¡Ha sido COJONUDO! ¡UAUUAUUAU! ¡Pero tío, no te pongas tan blanco! ¡¿Has visto la cara del primer Renol?! ¡Seguro que a la vieja le ha dado un infarto! ¡Eres increíble, Roberto! ¡UAUUAUUAUUAU!
- No nos hemos matado de milagro. Menos mal que se han apartado todos. ¡Tú crees que a alguno se le ha ocurrido anotar la matrícula? Si alguien nos denuncia, se nos caen los huevos.
- Qué va. Se han quedado tan acojonados que a nadie se le ha ocurrido. Vamos, no creo. Además, es de noche.

Ahora que te has quedado contento, quiero irme a casa, que no me siento nada bien. Después de eso al que casi le da un infarto es a mí.

- ¡Roberto te juro que eres el tío con más cojones del mundo! Espera a que se lo contemos al Miguel, vas a ver como va a flipar.

- Va a pensar que estamos locos. Normal.

- Venga, Roberto. Ahora si que nos merecemos unas copas. Vamos a Malasaña, que hay una cerda que me mola.

- No, lo siento, Carlos. Yo después de esto y con la cabeza que tengo, no voy a La Vía Láctea, y menos para verte a ti comerte a una guarra. Yo me voy a casa.

- ¿No te irás a rajar ahora, Roberto? Después de lo que has hecho, no me digas que no te apetece una copa.

- Yo me voy a casa, ya te lo he dicho. Tú haces lo que quieras, pero yo tengo que meterme en la cama. Y a base de yogures, que estoy descompuesto.

- Vale, tranquilo, tranquilo, hombre. Estaba intentando animarte.

- Pues déjame un poco en paz, Carlos.

- Bueno, hombre, bueno. No te pongas así.

- Cállate, te he dicho, por favor. Que me zumba toda la cabeza.

- ¿Quieres que conduzca yo?

- Ni hablar. Yo lo hago.

- Bueno. Ya estamos en tu casa, Roberto. ¿Me va a dejar colgado?

- Espera que aparque. Si quieres, nos podemos tomar unas bravas, pero no más. Luego me subo y me meto en la cama.

- Si te pones así, casi prefiero irme.

-...

- Bueno, ¿ya subes? En ese caso yo me voy a mi coche. Tío, no te pongas así, que todo ha salido bien, ¿no? Venga, ¿te llamo mañana? Hala, hombre, qué cara pones a los amigos. Dime hasta luego, al menos.

-...

- Joder con el Roberto.

1. ORIENTACIONES PARA EL PROFESORADO

José Ángel Mañas (Madrid, 1971) se dio a conocer en 1994 con *Historias del Kronen*, novela finalista del Premio Nadal. Rápidamente la novela se convirtió en un símbolo de la nueva literatura y en un retrato de la juventud burguesa de la post-movida. Con la misma rapidez, fue llevada al cine donde obtuvo una estimable acogida.

El fragmento seleccionado reproduce una apuesta que consiste en conducir en dirección contraria por la M-30. Es también una muestra de la jerga juvenil.

1.1. EDUCACIÓN VIAL

1.1.1.- Con frecuencia, los jóvenes asumen riesgos innecesarios por falsa valentía, por supuesta habilidad o por ganas de contar algo. El mejor conductor es el que, en todo momento, controla sus emociones y no permite que nada influya en su conducta vial.

1.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

1.2.1.- Los jóvenes de este relato simbolizan algunos antivalores que se observan en la sociedad actual y representan lo contrario de la amistad. El menosprecio por los demás se hace evidente en su conducta y también en sus palabras; al mismo tiempo, magnifican el riesgo como símbolo de virilidad y fuerza.

1.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

1.3.1.- La jerga juvenil es uno de los elementos caracterizadores de la juventud. El fragmento seleccionado desarrolla la acción de forma exclusivamente dialogada. Así, el lector se convierte en un personaje más del relato.

2. ORIENTACIONES PARA EL ALUMNADO

2.1. EDUCACIÓN VIAL

2.1.1.- Actividades individuales

- ¿Cuántas normas infringen los protagonistas del relato? ¿Qué consecuencias pueden tener?

2.1.2.- Actividades en grupo

- Elaborad un decálogo de medidas que eliminen conductas suicidas en el tráfico vial. - Debatid la actitud de los protagonistas y discutid si, para ser líderes, es preciso realizar proezas de este tipo.

2.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

2.2.1.- Actividades individuales

- Explica por escrito la relación que une a los jóvenes protagonistas del relato; justifícala con expresiones del texto. ¿Hay auténtica amistad entre ellos?

- Observa cómo se refieren los jóvenes a otras personas. ¿Te parecen bien esos comentarios?

2.2.2.- Actividades en grupo

- Elaborad un cartel publicitario que anime a la juventud a mejorar su conducta y sus actitudes.

2.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

2.3.1.- Actividades individuales

- Anota las expresiones jergales y explícalas.

- Apoyándote en la lectura de este fragmento, caracteriza el uso lingüístico juvenil: frases hechas, vocabulario, etc.

- Observa que la narración progresa a través del diálogo y cómo el diálogo permite caracterizar a los personajes. Defínelos: ¿cuántos son?, ¿quiénes?, ¿qué rasgos los caracterizan?

2.3.2.- Actividades en grupo

- Divididos en grupos del mismo número que los del fragmento, sentados como si fuérais en coche, escenificad la situación empleando vuestros propios términos.

2.4. TEXTO DE APOYO

2.4.1.- El *Driver* es un reciente juego de ordenador basado en la conducción de automóviles. ¿Crees que las instrucciones del juego pueden influir en tu manera de conducir motos o coches, en el momento actual o en el futuro? Razona tu respuesta.

PERSECUCIÓN

En este juego tendrás que perseguir al coche en cabeza, que intentará perderte de vista dando volantazos, frenazos, y realizando todo tipo de maniobras por las calles, los parques y callejones.

FUGA

Al principio de este tipo de juego, tendrás a la pasma pisándote los talones. Tu objetivo es librar-te de ellos cueste lo que cueste. Cuanto antes los pierdas de vista, mejor. En cada ciudad podrás realizar una fuga distinta.

PIONERO

Tendrás que dar volantazos para atravesar las señales del asfalto. Competirás desde la línea de salida hasta la meta. Conduce lo más rápido posible, y atraviesa todas las señales que puedas, ya que el tiempo final de la carrera depende del número de señales que toques.

SUPERVIVENCIA

¿Cuánto tiempo crees que lograrás sobrevivir cuando un aluvión de policías veteranos intentan darte caza a toda costa, sin contar el dinero que costará reemplazar lo coches dañados? El objetivo es sobrevivir el mayor tiempo posible. Cuanto más tiempo, mejor.

DESTRUCCIÓN

Embiste, empuja, machaca y destruye todos los coches que puedas en 60 segundos. Recibirás puntos de acuerdo con la cantidad de dinero que tus víctimas reclamen a sus empresas aseguradoras. Está muy claro: cuantos más siniestros totales haya, mejor.

CONTRARRELOJ

Elige uno de los circuitos de pista polvorienta, e intenta conseguir el mejor tiempo a lo largo de una serie de vueltas. Esta vez no aparecerá el coche de cristal. Simplemente pisa el acelerador y bate el récord. En la pantalla se mostrará tu progreso.

El lunes del que me acuerdo empezaba con la misma mierda de todos los lunes. En la radio había cinco gilipollas que hablaban de lo que habían dicho otros cinco gilipollas para que al día siguiente cinco gilipollas más (algunos de ellos los mismos del día antes) hablaran de lo que estos cinco gilipollas habían dicho y así hasta el infinito, que es un batiburrillo de bandas de a cinco gilipollas. Como mi resistencia a las chorradas ha ido bajando con el tiempo, puse una cinta y resultó ser una de aquellas en las que hace años tenía grabado a ese pelma de Bach. Aunque he borrado todas grabando encima otra música más apropiada, a veces salen trozos de sus apestosas cantatas que siempre tratan de lo mismo y suenan igual. Adelanté un poco la cinta y arrancó *Breaking the Law*, de Judas Priest. Lo dejé ahí, y no porque me gusten los individuos de Judas, que creo que son un atajo de macarras que en su vida han tenido un par de ocurrencias, sino porque armaban mucho ruido y eso me impedía pensar. Ante todo, buscaba librarme de lo que hacía que me pesara el alma y que era lo mismo de siempre: es lunes (un puto lunes), temprano (la puta de temprano), estoy en el coche (el puto coche), en un atasco (puto atasco), sin saber si pasar por encima o por debajo del cinturón de seguridad la corbata (el puto cinturón, la puta corbata); voy camino del trabajo, donde pudriendo los días me dan a cambio dinero para comprar de comer y pagar el apartamento y el coche y la corbata y la radio y los compactos de donde grabo las cintas de Judas (puto trabajo, putos días, puto dinero, puta comida, puto apartamento, etc.); y ahora va el guardia y como siempre corta en Cibeles para que circulen los que bajan por Alcalá y nos jodamos los que venimos por el Prado (el puto guardia).

De lo que venía pensando es fácil acordarme, porque lo hago mucho y me lo he aprendido de memoria. Del guardia también, porque todas las mañanas hace lo mismo. De Bach y de Judas, y aquí es donde empieza el asunto, me acuerdo porque fue al encontrar *Breaking the Law* cuando el coche que rodaba delante de mí frenó en seco y yo, que iba distraído con el radiocasete, me lo comí a unos veintidós por hora, que no es mucho para recorrer los diecisiete kilómetros que recorro cada mañana pero sí bastante para romper un coche contra otro.

En ese momento el infierno se me echó encima, y el infierno era, por este orden: una zorra con trajecito chanel que se me baja del coche de delante y me empieza a llamar hijo de puta y maricón y yo que sé cuantas cosas más que no le iban nada con la blusa; el mamón del guardia que abre mucho los ojos y sin sacarse el pito de la boca se viene hacia el lugar del

sinistro con ganas de marcha; los de detrás se ponen a darle al claxon a ver si consigo volverme loco de una vez; el cinturón que no obedece a mis intentos de separármelo del pecho para desabrocharlo porque debo estar tirando un poco más de lo que el fabricante opina que se debe tirar; los de Judas que parece que se empeñan en cargarse la batería, el bajo y todas sus guitarras.

Cuando por fin conseguí librarme del cinturón y salir del coche la zorra del trajecito Chanel y el guardia ya se habían aliado manifiestamente. El guardia me escupió apenas asomé el morro:

- Antes de nada retire el coche. ¿No ve que está estorbando?

- Ayudaría si lo quita primero ella -contesté, sin ninguna astucia-. Me he empotrado en su culo.

- ¿No le oye al muy cabrón? -trinó la mujer-. Te habrás empotrado en el culo de tu puta madre.

- Bueno, vale. Pero si usted no mueve el coche yo tampoco puedo moverlo y el guardia no va a poder despejar el tráfico, que es lo que a él le importa.

- Señora -terció el guardia-, haga el favor y a ver si podemos arreglar esto lo antes posible.

1. ORIENTACIONES PARA EL PROFESORADO

1. ORIENTACIONES PARA EL PROFESORADO

Lorenzo Silva (Madrid, 1966) publicó varios relatos antes de quedar finalista del Premio Nadal en 1997 con *La flaqueza del bolchevique*. Ese mismo premio lo ha ganado en el 2000 con *El alquimista impaciente*.

En *La flaqueza del bolchevique* se cuenta la odisea trágico-cómica de un individuo que un lunes a las ocho de la mañana, en un momento de distracción, se estrella con un descapotable blanco conducido por una mujer. Este pasaje recoge el momento inicial, justo cuando se ha producido el hecho que desencadenará los siguientes sucesos.

1.1. EDUCACIÓN VIAL

1.1.1.- Las distracciones pueden provocar accidentes. Es necesario mantener constantemente la atención para no perjudicar a los demás.

1.1.2.- Las normas de buena educación permiten que la vida cotidiana transcurra con normalidad. Los conflictos viales necesitan, como cualquier otro ámbito, del dominio personal que esas normas suponen; en caso contrario, la vida diaria se convierte en una auténtica prueba de fuerza.

1.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

1.2.1.- A pesar de tener empleo y de un aceptable nivel de vida, el protagonista no muestra ni un solo pensamiento o actitud positiva. Constantemente, alimenta pensamientos muy negativos que le llevan a unas pésimas relaciones con los demás y a aumentar la tensión en los conflictos.

1.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

1.3.1.- El fragmento seleccionado recoge dos características del uso vulgar del lenguaje. Una es el empleo de palabras malsonantes, los llamados tacos o palabrotas; la otra es el empleo de estructuras sintácticas simples.

2. ORIENTACIONES PARA EL ALUMNADO

2.1. EDUCACIÓN VIAL

2.1.1.- Actividades individuales

- Analiza las formas de conducir y de comportamiento personal que se pueden observar en diferentes ámbitos: urbano, interurbano, rural, etc.

2.1.2.- Actividades en grupo

- Debatid si consideráis diferentes las actitudes de los hombres y las mujeres en la conducción de vehículos. Explicad qué razones justifican vuestras afirmaciones.

2.2. EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

2.2.1.- Actividades individuales

- ¿Respecto a lo que le rodea, crees justificada la actitud del protagonista? ¿Piensas que se relacionan su actitud interior y las cosas que pasan a continuación?

2.2.2.- Actividades en grupo

- Analizad la influencia de la música en la conducción. ¿Para qué sirve? ¿Modifica actitudes?

2.3. LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

2.3.1.- Actividades individuales

- Observa que el texto se caracteriza por el abusivo empleo de palabras malsonantes y por el uso de estructuras sintácticas simples. Resume el fragmento empleando estructuras oracionales más complejas. Se trata de que en dos o tres párrafos breves, mediante oraciones compuestas, expresas todas las circunstancias del relato.

2.3.2.- Actividades en grupo

- Escribid en pequeños grupos un relato humorístico semejante. Emplead vuestros propios términos para reflejar alguna situación que os haya parecido divertida.

2.4. TEXTO DE APOYO

2.4.1.- El texto de la canción *Breaking the Law*, del grupo Judas Priest, te puede ayudar a entender al protagonista del relato. ¿Intentas traducirla?

2.4.2.- Sobre actitudes machistas se pueden encontrar en Internet muchos ejemplos; especialmente los referidos a la mujer al volante. Leed el texto adjunto, intentando encontrar actitudes comunes en ambos comportamientos, sin adscribirlos a hombre o mujer tal como hace el texto.

2.4.3.- La mujer se ha incorporado plenamente al mundo del automóvil. El artículo de *El País Semanal*, número 1.222, 27 de febrero de 2000, desmiente las posturas machistas que circulan por Internet.

Breaking the Law

There I was completely wasting, out of work and down
all inside it's so frustrating as I drift from town to town
feel as though nobody cares if I live or die
so I might as well begin to put some action in my life

Breaking the law, breaking the law
Breaking the law, breaking the law
Breaking the law, breaking the law
Breaking the law, breaking the law

So much for the golden future, I can't even start
I've has every promise broken, there's anger in my heart
You don't know what it's like, you don't have a clue
If you did you'd find yourself doing the same thing too

Breaking the law, breaking the law
Breaking the law, breaking the law
Breaking the law, breaking the law
Breaking the law, breaking the law

You don't know what it's like

Breaking the law, breaking the law
Breaking the law, breaking the law
Breaking the law, breaking the law
Breaking the law, breaking the law

Judas Priest

DE LAS DIFERENTES MANERAS DE PONER GASOLINA EN UNA ESTACIÓN DE SERVICIO A PARTIR DE LAS DIEZ DE LA NOCHE EN INVIERNO

ÉL

- 1.- Llega a la gasolinera y apaga el coche.
- 2.- Sale del coche y se dirige a caja para solicitar la cantidad que desea poner.
- 3.- Coge la manguera, llena el depósito (se le sale un poco pero no lo limpia).
- 4.- Entra en el coche, arranca y se va.

ELLA

- 1.- Llega a la gasolinera, apaga el coche, pone el freno de mano y cierra los pestillos.
- 2.- Mientras espera creyendo que vendrá el gasolinero, se retoca el maquillaje.
- 3.- Incompresiblemente... ¡¡¡no viene el gasolinero!!! Da lo mismo, a grandes males grandes remedios, hay que ser una mujer liberada. Quita las llaves y las mete en el bolso, saca los guantes con la bufanda a juego, se los pone y sale del coche estirándose la minifalda. Se quita el guante derecho, saca las llaves del bolso, cierra el coche, se pone el guante y se dirige a caja.
- 4.- Se quita el guante, abre el bolso y saca un paquete de Kleenex, la agenda y por fin el monedero. Vuelca la calderilla y pide 14 euros y 26 céntimos de gasolina. Ante la pregunta respecto al tipo de gasolina, se gira, mira al coche, levanta los hombros, intenta acordarse de la última vez que su padre puso gasolina y por fin decide que va a poner Super, porque es un punto medio, ni Normal ni Super Plus.
- 5.- Busca las llaves en el bolso, guarda el monedero, el guante, los Kleenex y la agenda. Abre el coche, deja el bolso, abre el tapón de la gasolina. Se quita el otro guante.
- 6.- Coge la manguera, estira pero no llega, el coche no está arrimado y el depósito se encuentra en el lado contrario al surtidor. Cuelga otra vez la manguera, cierra el tapón de la gasolina, quita el bolso del asiento, pone en marcha el coche y lo arrima un poco más. Se retoca el maquillaje.
- 7.- El coche tiene una rueda prácticamente encima de la acera en donde se encuentra el surtidor por lo que al no poder abrir la puerta del conductor opta por salir por la del acompañante; quita el bolso del asiento del acompañante, pasa el culo a éste, gira sobre sí misma con las piernas encogidas pues la ropa ceñida le impide separarlas, abre la puerta y por fin sale, eso sí, estira la minifalda. Cierra la puerta. Va a abrir el tapón de la gasolina, pero las llaves se han quedado puestas en el contacto por lo que abre la puerta del acompañante y se mete de cabeza en el coche para alcanzarlas. El gasolinero mira.
- 8.- Abre por fin el tapón, mete la manguera, pone la gasolina que como siempre, se sale un poquito. Busca un trapo, no lo hay. Abre el coche, coge el bolso, saca el paquete de Kleenex, limpia las gotitas de gasolina que se han derramado y cierra el tapón.
- 9.- Abre el coche, deja el bolso en el asiento de atrás, entra a gatas por el asiento del acompañante, le da absolutamente igual lo que mire el gasolinero, se sienta en su sitio, abre la guantera, saca una toallita perfumada (¿a dónde voy a ir yo oliendo a gasolina?), se retoca el maquillaje, arranca el coche, sale de la gasolinera y quita el freno de mano.



Volkswagen Polo



Hyundai Coupe



Alfa Romeo 145



Renault Scenic

Ellas también conducen

La imagen de la mujer ha cambiado en la publicidad de coches. Ya no son pasivas acompañantes, sino potenciales compradoras. Activa, moderna y segura de sí misma, la mujer tiene dinero, y los fabricantes de automóviles se han dado cuenta. Ahora son el objetivo. Por **Amaya Iribar**.

"Hoy me he enterado de que mi novio se ha ido con mi mejor amiga. Bueno..., un poco de libertad no me viene mal". De fondo, *Roadrunners*, de *The Animals*. Sonríe mientras conduce con soltura en un infierno de curvas. Lo ha perdido todo menos el sentido del humor, un futuro prometedor y su nuevo coche. Un utilitario. El coche que más compran las mujeres. No se trata de una mujer real, sino de la protagonista de los 30 segundos de un anuncio televisivo que se ha emitido en toda Europa, y cuyo objetivo es meterse en el bolsillo a más de la mitad de la población. O a un grupo de ella, porque la imagen que usan como reclamo, la de la cliente que ansían conseguir, es sólo la parte selecta: una mujer que tiene como bandera la independencia y el éxito en su trabajo.

El anuncio en cuestión es de Ford, pero podría ser de Renault, Nissan o

Volkswagen. Todas estas compañías, y muchas otras, han desarrollado campañas publicitarias dirigidas a comerse ese trozo del pastel. En España, desde hace relativamente poco; en el resto de Europa, y sobre todo en Estados Unidos, desde hace décadas.

La asociación que agrupa a los fabricantes de coches, Anfac, no tiene datos de cuántas mujeres españolas compran cada año un coche. Pero desde 1997, las nuevas conductoras que salen de la autoescuela con el aprobado superan a sus compañeros. Según algunas investigaciones internacionales, las mujeres constituyen el 25% de los clientes del sector del automóvil, compran el 50% de los coches nuevos y usados y tienen una influencia decisiva en el 80% de las compras, incluso cuando paga su marido.

En total son 6,5 millones de españolas (el 35,78% del total) con licencia

para ponerse al volante de todo tipo de vehículos, sobre todo automóviles, según los últimos datos de la Dirección General de Tráfico, correspondientes a 1998. Su presencia en la carretera se ha multiplicado por seis en 25 años. En 1975 apenas superaban el millón (un 15,28% del censo de conductores).

A esos datos se agarra, por ejemplo, el director de la cuenta de Renault en Tiempo-BBDO, Eloy Ibáñez, para convencer a sus clientes de que es necesario ir a por ellas. Si a estas cifras se añade el hecho de que España es el país donde más se incrementó la venta de turismos el año pasado -se vendieron 200.000 vehículos más que el año anterior-, por encima de mercados bandera como el alemán o el francés, y que esta tendencia se ha repetido en los últimos años, el negocio está asegurado.

Pero la estrategia publicitaria que >



Mercedes clase A Fashion



Rover 25



Hyundai Coupe



Citroën Xsara Picasso

supone hablar de forma directa a las mujeres es un fenómeno reciente en España, según afirman los creativos publicitarios consultados. Si hace unos años los jóvenes (“aunque sobradamente preparados”, gritaba Renault)

para cualquier empresa es vender coches, y, a pesar del panorama, la mayoría de los compradores son todavía hombres. Pero ahora hay que hilar más fino. Por eso es habitual encontrar dos o más anuncios diferentes para vender

de. Y, de hecho, combinan el reclamo masculino de la supermodelo Claudia Schiffer con una publicidad puramente promocional.

En la orilla opuesta, en la de los convencidos desde hace años, están Renault y Nissan. Ford también se ha subido a este carro. Una de sus últimas campañas, titulada significativamente *Mujeres*, señala al Focus como representante del “progreso de las mujeres”. Con este objetivo han elegido cuatro fotografías que intentan reflejar a la mujer de hoy: trabajadora, ama de casa y madre perfecta; poco reconocidas y que “buscan algo más”. Una *superwoman* que no se conforma. Y que no culpa a los hombres. Independencia total.

Algunos creativos reconocen que, cuando se trata de vender productos a la mujer de hoy, la que trabaja y compete de forma directa con los hombres, se abusa de lo masculino. Son mujeres que no necesitan a nadie para conseguir sus objetivos, ya sean profesionales o sentimentales. Pero esta imagen tiene su cara oculta. Ally McBeal, la brillante abogada televisiva, la resume a la perfección: joven abogada que nunca pierde un caso, viste impecables trajes de Calvin Klein, se la rifan los

El número de mujeres conductoras se ha multiplicado por seis en 25 años. Ahorán pasan de los seis millones

llamaron la atención de la industria, ahora lo hacen las mujeres. Para Germán Silva, responsable de la última campaña del Ford Focus en la agencia Young & Rubicam, sólo para mujeres, se trata de “una evolución lógica” del mercado publicitario, cada vez más segmentado, más exigente, con una puntería más fina. Y de la sociedad. En España ya no es raro ver a mujeres en puestos directivos, en política, en el deporte, en cualquier ámbito.

La incorporación de la mujer al mercado laboral, y, por tanto, el acceso a su propio dinero, es sólo una de las razones que han hecho que el blanco de la diana de la industria automovilística deje de ser siempre masculino o simplemente asexuado. El objetivo final

el mismo producto a un padre de familia, a su mujer y a los hijos adolescentes de ambos. Un ejemplo, el Seat Arosa, una de cuyas campañas jugaba con todos los miembros de la familia en varios anuncios.

El mercado está ahí, pero no todos lo han entendido así. En Citroën, por ejemplo, la única empresa automovilística cuya directora general para Europa es una mujer –la española Magda Salarich, recién elegida mujer del año por la revista especializada *Automotive News Europe*–, no apuestan de una forma tan clara por la diversificación publicitaria. Lo suyo es vender coches a quien sea, y preferiblemente a la familia, explica el director de *marketing* de Citroën-Hispania, Miguel Fernán-



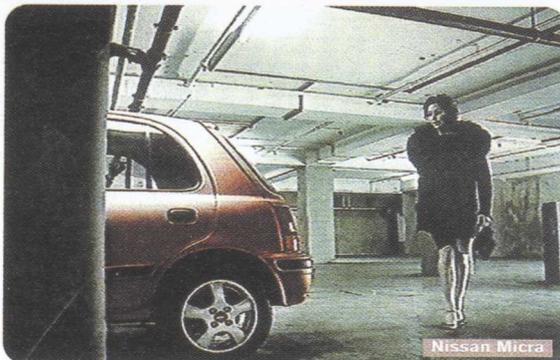
Seat León



Renault Twingo



Ford Fiesta Optimismo



Nissan Micra

► hombres y vive en el caos emocional que supone seguir soñando con el príncipe azul.

Ally McBeal conduce un todoterreno, el coche más seguro y con el que sueñan muchas mujeres. Los expertos

Muchas mujeres, por otra parte, se rebelan contra esa imagen: un conductor que se fija más en el color y el modelo que en las prestaciones del vehículo.

Pero la realidad es que las mujeres

tre ambos sexos en el coste medio de un incidente de tráfico casi llega a las 100.000 pesetas (288.000 pesetas en el caso de los chicos y 197.000 en el de las chicas).

Un informe sobre jóvenes conductores del año 1996 concluía que las mujeres "son menos hábiles para el manejo técnico" de los vehículos que los hombres, pero al mismo tiempo se muestran más prudentes. A la mayoría les interesa el coche como un utensilio más, algo que les hace la vida más fácil y más cómoda, y no como un complemento de imagen, explica un portavoz del Instituto Mapfre de Seguridad Vial.

Desde que, en 1922, Chevrolet se dirigiera a los hombres para que compraran un coche "para su hija, esposa o madre", la industria ha ido haciendo pequeñas concesiones, como incorporar en algunos de sus modelos un espacio para guardar el bolso o un espejo en el parasol del asiento del conductor. Se trata de estrategias muy bien pensadas porque el mercado automovilístico sigue siendo de los hombres. Pero si las mujeres siguen arrasando en las autoescuelas y escalando peldaños en el mundo laboral, tendrán que compartirlo aún más. ●

Las mujeres son más racionales en la compra. Piden coches seguros, fáciles de aparcar y de poco consumo

coinciden en que las mujeres son más prácticas a la hora de comprar, su decisión es siempre racional, y esa actitud se expresa en lo que piden a sus coches (seguros, fáciles de aparcar, de menor consumo) y en lo que les importa menos (la potencia o la velocidad que pueden alcanzar).

Pero ¿existen coches femeninos? Algunos dicen que el Smart, el Renault Clio o el nuevo Volkswagen Beetle son automóviles para mujeres. Otros aseguran que el matiz está en el color: El morado y el rosa. Estos coches "son monos", ridiculiza un creativo, que asegura, sin embargo, que cualquier estrategia dirigida a mujeres debe ser cuidadosa, porque "los hombres nunca compran coches de chica".

se quedan todavía en los coches pequeños. Sólo el 8% posee modelos grandes o de lujo, según los datos que maneja el director de la cuenta de Renault. Una de las excepciones es el último spot de Alfa Romeo, donde una mujer se tatúa el símbolo de su preciosa adquisición. "Las mujeres se compran un coche pequeño, pero sueñan con un Volvo o un Audi", asegura un ejecutivo publicitario.

Las mujeres piden seguridad, pero también la dan. Sufren menos accidentes, y los que tienen son de menor gravedad. Algunas aseguradoras se han dado cuenta y hacen descuentos por el simple hecho de ser mujer, reconoce un portavoz de la patronal Unespa. En el tramo de 21 a 24 años, la diferencia en-

EDUCACIÓN VIAL

- ALTOZANO, J. M. La Seguridad Vial. Madrid: Panorama, 1975. ISBN: 84-500-3782-4.
- CASTAÑO, Manuel. Educación Vial en la Escuela. Salamanca: ICE, 1989. ISBN: 84-7800-012-7.
- DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. La Animación en la Educación Vial. Manual del Animador de Educación Vial. Salamanca: Gráficas Varona, 1991. ISBN: 84-8150-052-6.
- DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. Los Talleres en la Educación Vial escolar. Salamanca: Gráficas Ortega, 1991. ISBN: 84-87808-42-5.
- DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. Educación permanente de adultos. Salamanca: Gráficas Varona, 1993. ISBN: 84-369-0889-7.
- MANSO, Violeta. Educación para la Seguridad Vial. Madrid: Alauda Anaya, 1995. ISBN: 84-207-6612-7.
- MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CIENCIA. Educación Vial. Madrid: Ministerio de Educación y Ciencia, 1992. ISBN: 84-369-2125-9.
- UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA y DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. Curso a distancia de Educación Vial para profesores. Madrid: UNED, 1992. ISBN: 84-8150-059-3.

EDUCACIÓN MORAL Y CÍVICA

- BOLÍVAR, Antonio. La evaluación de valores y actitudes. Madrid: Anaya Alauda, 1999. ISBN 84-207-6152-4.
- CORTINA, Adela. La ética de la sociedad civil. Madrid: Anaya Alauda, 2000. ISBN 84-207-6403-5.
- DEVAL, Juan. Moral, desarrollo y educación. Madrid: Anaya Alauda, 1998. ISBN 84-207-6149-4.
- GUITÁN, Esperanza. Ética laica y sociedad pluralista. Madrid: Editorial Popular, 1993. ISBN: 84-7884-087-7.
- MARTÍNEZ, Miguel y PUIG, Josep M. (coordinadores). La educación moral. Perspectivas de futuro y técnicas de trabajo. Barcelona: Graó, 1991. ISBN: 84-87470-13-0.
- PUIG, Josep y MARTÍN, X. La educación moral en la escuela. Teoría y práctica. Barcelona: Edebé, 1998. ISBN: 84-236-5050-2.
- PUIG, Josep y MARTÍNEZ, Miguel. Educación moral y democracia. Barcelona: Laertes, 1989. ISBN: 84-7584-115-5.
- SÁNCHEZ, Santiago. Ciudadanía sin fronteras. Cómo pensar y aplicar la educación en valores.

- Bilbao: Desclée. ISBN: 84-330-1295-9.
- MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CIENCIA. Educación Moral y Cívica. Madrid: Ministerio de Educación y Ciencia, 1992. ISBN: 84-369-2135-6.
- VILLAPALOS, Gustavo y LÓPEZ, Alfonso. El libro de los valores. Barcelona: Planeta Testimonio. ISBN 84-08-02487-6.

LENGUA CASTELLANA Y LITERATURA

- ÁLVAREZ, Teodoro. Cómo resumir un texto. Barcelona: Octaedro, 1999. ISBN: 84-8063-373-5.
- ALONSO, Francisco y otros. Curso de lengua. Madrid: Coloquio, 1992. ISBN: 84-7861-033-2.
- CASSANY, Daniel. Construir la escritura. Barcelona: Paidós, 1999. ISBN: 84-493-0770-8.
- CASSANY, Daniel y otros. Enseñar lengua. Barcelona: Graó, 1998. ISBN: 84-7827-100-7.
- CANO, Amelia y otros. Curso de literatura. Madrid: Coloquio, 1993. ISBN: 84-7861-37-5.
- GÓMEZ, Leonardo. Gramática didáctica del español. Madrid: Ediciones SM, 1998. ISBN: 84-348-5440-6.
- LOMAS, Carlos. Cómo enseñar a hacer cosas con las palabras. Barcelona: Paidós, 1999. ISBN: 84-493-0668-X (obra completa).
- LOMAS, Carlos y OSORO, Andrés (compiladores). El enfoque comunicativo de la enseñanza de la lengua. Barcelona: Paidós, 1993. ISBN: 84-7509-891-6.
- LOMAS, Carlos (coordinador). La educación lingüística y literaria en la Enseñanza Secundaria. Barcelona: I.C.E. Universitat de Barcelona/Horsori, 1996. ISBN: 84-85840-47-X.
- POZO, Juan Ignacio y MONEREO, Carles (coordinadores). El aprendizaje significativo. Madrid: Aula XXI/Santillana, 1999. ISBN: 84-294-6228-7.
- SÁNCHEZ, Emilio. Comprensión y redacción de textos. Barcelona: Edebé, 1998. ISBN: 84-236-4349-2.
- MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CIENCIA. Lengua Castellana y Literatura. Madrid: Ministerio de Educación y Ciencia, 1992. ISBN: 84-369-2193-3.
- MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CULTURA. Pensar para escribir. Madrid: Ministerio de Educación y Cultura, 1999. ISBN: 84-369-3202-1.



9 788436 936117



MINISTERIO
DE EDUCACIÓN,
CULTURA Y DEPORTE

cide

Centro de Investigación y Documentación Educativa