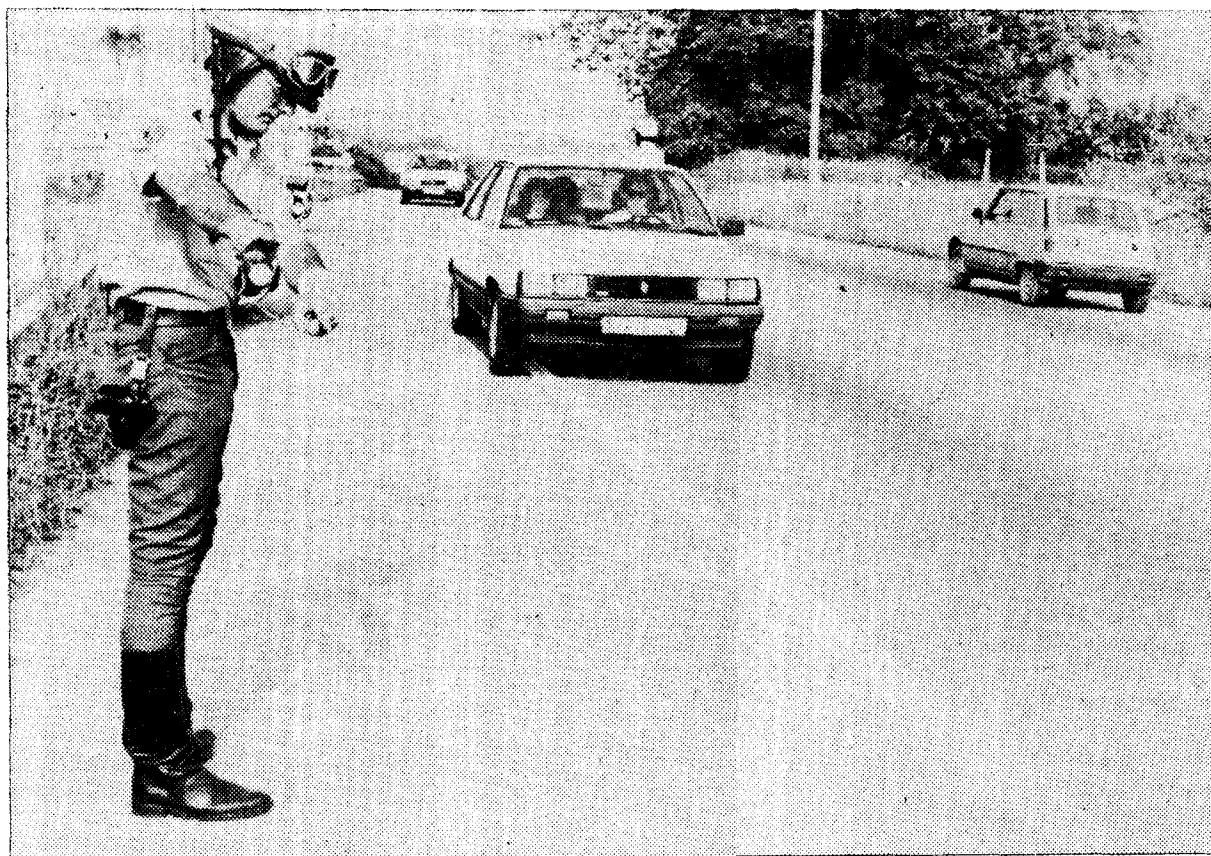


VERANO DEL 88

Oviedo,
Yolanda VAZQUEZ

De las 83.800 sanciones impuestas por Tráfico, se pagaron poco más de la mitad

Uno de cada tres coches fue multado en las carreteras asturianas en 1987



En Asturias el trazado de las carreteras y la influencia de una climatología inestable propician la comisión de un elevado número de infracciones, muchas de las cuales son sancionadas por las autoridades de Tráfico.

El Principado de Asturias es una de las regiones españolas con mayor índice de infracciones y denuncias de tráfico. Según los datos oficiales de la Dirección Provincial de Tráfico, Asturias, a pesar de ser la decimosexta provincia en cuanto a número de vehículos matriculados, es la novena en cuanto a número de infracciones cometidas durante 1987.

En el pasado año se impusieron en Asturias 83.800 multas, lo que representa que uno de cada tres vehículos (el parque automovilístico de la región tiene alrededor de 280.000 coches) ha sido sancionado por cometer infracciones del código de circulación.

El difícil trazado de las carreteras asturianas y la influencia de tener una climatología muy inestable propician en nuestra región el aumento de infracciones automovilísticas. Según los datos de tráfico, del total de multas impuestas el año pasado (83.800) se obraron tan sólo 48.500, lo que supone que están impagadas unas 35.000. El importe de las sanciones abonadas se remite al Ministerio de Hacienda.

Infracciones más habituales

Según explica Francisco Taber, uno de los responsables de la Dirección Provincial de Tráfico, «las infracciones más frecuentes cometidas en las carreteras asturianas son el exceso de velocidad, no respetar las señales de circulación, como los stops; y las que son más peligrosas, que prácticamente todos los conductores cometen, se reducen a adelantamientos indebidos en zonas de curva sin visibilidad alguna, lo que la mayoría de las veces provoca accidentes mortales. Otra infracción frecuente es que se suele conducir sin tener en cuenta el exceso de velocidad cuando la vía está en malas condiciones».

Por otro lado, la época estival es propicia al incremento de accidentes en carretera, «ante lo

cual la Dirección Provincial de Tráfico se ha visto obligada a tomar medidas, a principios de verano, para reforzar toda la región».

Estas medidas han tenido que incrementarse en algunas zonas como el tramo Rodiles-Ribadesella, «que presentaba una situación caótica», añade Francisco Faber. La geografía asturiana, además, está salpicada de numerosas fiestas veraniegas que dificultan la fluidez del tráfico regional. Este aspecto también ha sido tratado por los responsables de la Dirección Provincial de Tráfico, que

aseguran: «Estamos proyectando medidas especiales para la festividad de Covadonga, que se celebrará en septiembre».

Factores no favorables

La climatología de la región y el estado de las carreteras asturianas son otros factores que dificultan enormemente la conducción. También es evidente que, mientras el parque automovilístico regional aumenta de manera alarmante, las carreteras provinciales se van quedando pequeñas e insuficientes. «Es de locura. Por ejemplo, el día 5 de agosto se matricularon 370

vehículos, que habrá que meterlos en algún sitio», comenta Francisco Faber.

Otro tema interesante es el de las infracciones cometidas por conductores extranjeros que vienen de vacaciones a la región y cómo se tramitan. La Dirección Provincial de Tráfico se ocupa de estas multas de la misma manera que se ocupa de las asturianas. Es decir, que se puede pagar la sanción de forma voluntaria y, posteriormente, se formula un recibo de haberla pagado destinado al conductor. Hay unos días de plazo para llevar a cabo el pliego de descar-

go. En caso de que el infractor se niegue a pagar su sanción, el coche será rápidamente depositado en el Ayuntamiento más próximo al lugar del hecho.

La psicosis que se creó en Asturias hace algunos años, surgió a raíz de los temerarios conductores «kamikazes» y que se ha visto incrementada hace algunos meses, representa para los conductores el «talón de Aquiles» de las carreteras asturianas. A este respecto Francisco Taber dijo que «este tipo de conductores ha dejado de operar de manera ostensible en la región, pero no obstante estamos estudiando medidas de control para detectar a los vehículos que circulan en carril contrario».

Por otra parte, «parece que las campañas publicitarias nadie las tiene en cuenta», aunque desde siempre han procurado orientar a los conductores con prudencia. En los meses de julio y agosto se intensifican las campañas publicitarias de automóviles en televisión, coincidiendo con las denominadas «ofertas» de verano, destinadas a incrementar la venta en esta época de vacaciones.

Infracciones urbanas

Muchos de los vehículos matriculados en Asturias anualmente son multados en alguno de los principales centros urbanos de la región por infracciones menores, principalmente por mal estacionamiento. En Oviedo el número de sanciones impuestas supera ampliamente las 50.000. La capital del Principado presenta durante la mayor parte del año atascos que son comparables con los de las grandes ciudades españolas. En

una ciudad donde viven unos casi doscientos mil habitantes y que posee un parque automovilístico que representa más de un tercio del total regional, los atascos de vehículos son exagerados, y la situación se agrava por ser una ciudad de paso desde los centros industriales hacia la Meseta y concentrar la mayoría de los centros administrativos. Estos dos últimos hechos provocan un mayor caos circulatorio.

Es cierto que cuando se creó la Ronda Sur el tráfico del centro de la ciudad se descongestionó en parte, pero según declaró a este periódico el inspector jefe de la Policía Municipal, Agustín de Luis Criado, «la infrautilización tanto de la Ronda Sur como de la Ronda Norte ha mantenido de alguna manera la aglomeración de coches en el centro de la ciudad, sobre todo en las zonas donde hay mucha vida comercial».

También ha entorpecido el tráfico de la capital el «que desde hace unos cinco años el transporte escolar aumentara enormemente, ya que por si fuera poco, además, coincide con las horas punta», explica Agustín de Luis.

Poca utilización

La existencia de una buena red de transporte urbano y de dos rondas de circunvalación a Oviedo «no parece que faciliten la fluidez del tráfico en la ciudad. El ciudadano debe concienciarse de utilizar más los servicios públicos, y los conductores deben aprovechar la existencia de las rondas. Así, gran parte de las aglomeraciones de coches en el centro de Oviedo estarían resueltas», explica Agustín de Luis. Las infracciones más comunes en Oviedo son las de estacionamiento, que se tramitan de manera semejante a las cometidas en carretera. Antes de que acabe el año «se instalarán parquímetros en las zonas más conflictivas, porque la capacidad de las vías no admite más vehículos, y éstas no se pueden aumentar».

Mantienen una de las últimas fraguas de Candamo, heredada de su padre

Pedro y Baudilio: En casa del herrero se sigue la tradición

Valdemora (Candamo),
Francisco L. JIMENEZ

La autógena y el soldador portátil han matado uno de los oficios más tradicionales en los pequeños pueblos asturianos: el de herrero. Se cuentan con los dedos de las manos los ferros que quedan esparcidos por Asturias y todos ellos son demasiado viejos para asegurar una continuidad en este trabajo. Sin embargo, en Valdemora de Candamo, Manuel Granda ha pasado el relevo en la fragua a sus dos hijos, Pedro y Baudilio, que con las fuerzas más enteras que las de su padre siguen fabricando artesanalmente los mismos aperos y piezas que hace un siglo hacía su abuelo.

Valdemora es una aldea enclavada en los montes de Candamo, a la que se llega tras recorrer cinco kilómetros de empinada cuesta tras pasar Santoseso, la capital de la fresa asturiana. En el pueblo es inútil preguntar por Manuel Granda, porque es conocido toda la zona por el oficio que desempeñó durante 56 años. El es simplemente Manolo «El Ferrero». Situada en el centro del pueblo, la fragua tiene el sonido característico del martillo pilón, que repiquetea mientras modela una nueva herramienta, y del entrecuchar de hierros que son, y con mucho, los objetos que más abundan en la nave.

un rincón se delata la fragua por el color rojizo que desprenden los tizones de carbón, atizados constantemente por un moderno motor eléctrico que se asemeja a un ventilador. Es un toque de modernidad que los hijos de Manolo han introducido para hacer menos costoso su trabajo.

Manolo «El Ferrero» comenzó a trabajar en la fragua en el año 1932, con la edad de 14 años y bajo la supervisión de su abuelo y su padre, que también fueron herreros. Son, como se ve, una auténtica saga de trabajadores del hierro. «En aquellos tiempos», nos recuerda, «el trabajo era muy duro, porque todo había que hacerlo a mano y no se contaba con la ayuda de ninguna máquina. Empezando porque la fragua había que atizarla con el fuelle o barquín, que funcionaba a base de brazo. Luego con las mazas se modelaba la pieza teniendo el herrero que machacar y machacar todo el tiempo, lo cual es muy fatigoso. Para afilar posteriormente los aperos que lo necesitaban se usaba una piedra de agua, que a diferencia de los actuales, esmeriles, había que moverla manualmente».

Los mismos aperos

«En fin, era un trabajo que te dejaba muy fatigado y que, además, se hacía en muy malas condiciones por el ruido, el calor y la suciedad». El proceso de

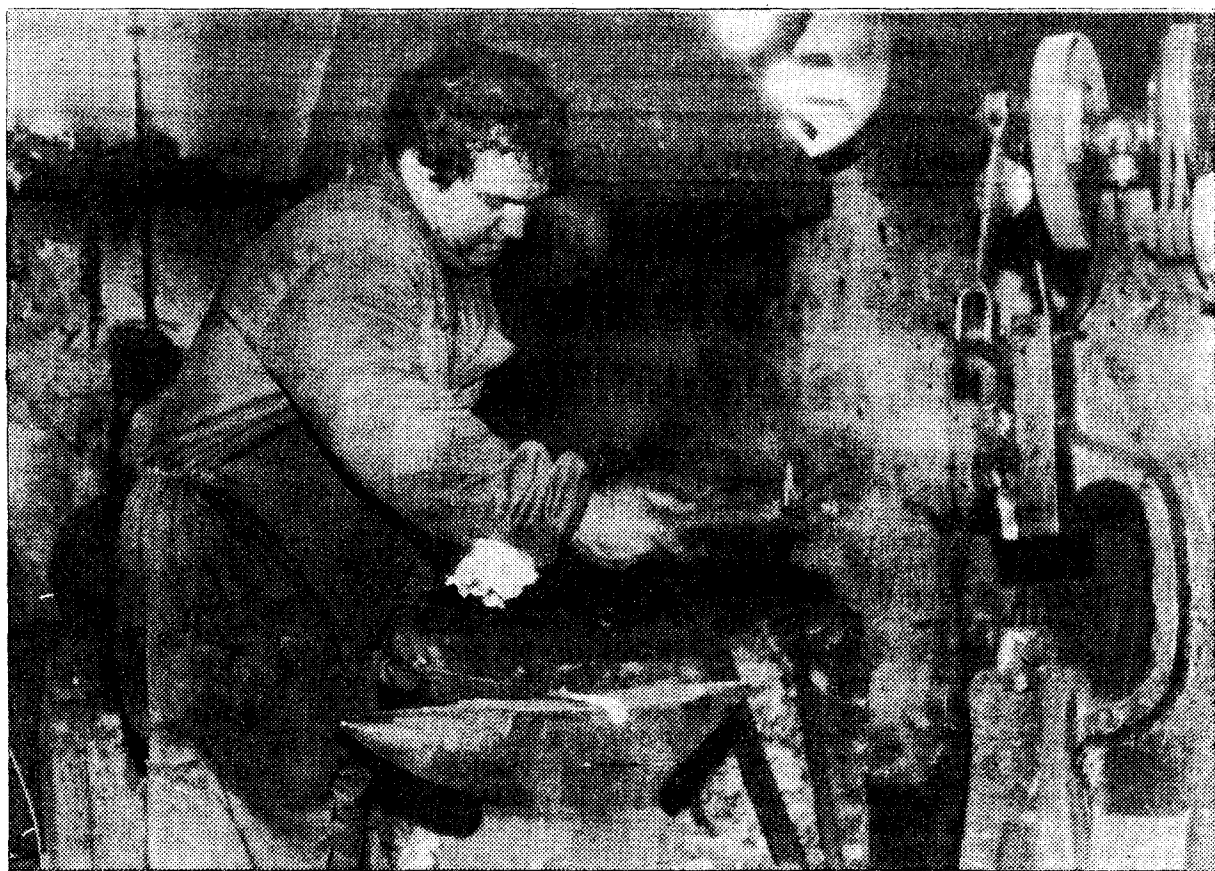
fabricación de herramientas ha cambiado poco y los actuales dueños de la fragua, Pedro y Baudilio, sólo se diferencian de su padre en que se ayudan del motor eléctrico para soplar el carbón y de un martillo neumático para machacar piezas.

Por lo demás, la fragua sigue calentando los pedazos de hierro para que puedan ser trabajados y las mazas siguen siendo, junto con el yunque, los principales instrumentos de trabajo para el modelado.

Es precisamente este proceso lo que más llama la atención en el trabajo de herrero, porque para fabricar cualquier instrumento se comienza de un listón de hierro o acero que en nada se asemeja a la forma que, posteriormente, una vez trabajado, va a tener. Sólo a base de calor y muchos golpes se consigue proporcionar al hierro la curvatura, el filo y la consistencia que al final debe de tener.

Oficio en extinción

También recuerda Manolo que hace unas décadas había herreros en todos los concejos y que no les faltaba nunca trabajo, porque incluso vivían con el trabajo que les proporcionaban sus propios vecinos. «Ahora, hay que fabricar piezas para que sean vendidas en grandes almacenes de ferretería, porque



En la fragua, que sigue contando con los elementos clásicos de la profesión, nunca falta trabajo.

si no no compensa lo que se saca, aunque la verdad es que tampoco nos podemos quejar de la falta de trabajo. A veces tenemos más del que podemos realizar».

Los principales trabajos que antiguamente se realizaban en la fragua de Valdemora eran: «Hacer picones, hachas, escudrones, accesorios de guadaña y casi todos los aperos de labranza, en definitiva. También se reparaban éstos cuando se rompían y de vez en cuando alguien venía a afilarlos. Otra cosa de la que había mucha demanda era

de herraduras para los caballos. Ahora, apenas si se hacen». Los hijos del herrero siguen teniendo en el campo y los aperos de labranza su mayor fuente de ingresos, pero las herramientas han experimentado una lógica evolución: «Ahora se reparan y construyen arastradores de hierba, arados y otros complementos de tractor».

Trabajos por tres pesetas

«También hemos diversificado un poco y hacemos algún que otro forjado, aunque principalmente se vive de los traba-

jos para los campesinos». Los precios que recuerda Manolo de hace algunos años son irrisorios, y así, de las tres pesetas que él pedía a sus clientes en 1940 por una «focina» pasamos a las setecientas que cuesta en este momento un instrumento de este tipo hecho por sus hijos. «Claro que aquellas tres pesetas era casi el sueldo que ganaba un peón al día».

Criados prácticamente entre hierro, tenazas y tizones, los hijos de Manolo han decidido seguir la tradición familiar y no dejar desaparecer la fragua.