

TEMA DEL DÍA

VIGILANCIA DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD EN EL ÁMBITO URBANO



El 6 de mayo de 1961 se celebró el Día Sin Accidentes y, según cuenta Fede, en la provincia solo hubo uno, «protagonizado por la Guardia Civil de Tráfico». / FOTOS: FEDE

La «peligrosa circulación» provocó que en 1922 se obligara a circular a 10 km por hora • En 1968, el Ayuntamiento puso el límite en 40 km y 'generalizó' las multas

LA VELOCIDAD, PROBLEMA DESDE LOS AÑOS VEINTE



GADEA G. UBIERNA | BURGOS
ggutierrez@diariodeburgos.es

Mediado el año 1922, el alcalde Manuel de la Cuesta se vio obligado a publicar un bando para regular el tráfico de la capital «ante la repetición de accidentes desagradables y en atención a las muy justas quejas formuladas» por los ciudadanos. Entre otras, que se abriera una calle entre Nuño Rasura y Eduardo Martínez del Campo para «aminorar la peligrosa circulación en el arco de Santa María». Así, De la Cuesta concluyó que el límite de velocidad máxima para los vehículos de motor no podría superar los 10 kilómetros por hora en el casco urbano, que todos deberían conducir «siempre» por la derecha y que las bicis y ciclos tendrían que circular por el centro de calles y carreteras también a diez por hora. Los infractores se exponían a 10 pesetas de multa o a 50, si eran reincidentes.

Esta no fue la primera normativa local dirigida a regular el tráfico y la velocidad en la ciudad-el Archivo Municipal custodia documentos muy anteriores a esa fecha- pero sí fue una de las primeras en concretar una serie de normas básicas para que los escasos conductores de la época supieran a qué atenerse, a falta de un reglamento estatal que si bien es cierto que existía, era «difuso». De hecho, la DGT considera que fue el Código de Circulación aprobado en septiembre de 1934 «el que marcaría la regulación venidera» -algunos artículos siguen hoy en vigor y supondría un antes y un después en la materia. Sin embargo, seguía



Foto de la calle Vitoria en 1967, cuando la circulación ya creaba más problemas.



En 1946, la actual carretera de Valladolid ya era un punto de mucho tráfico.

El mensaje 'Si bebe no conduzca' se emplea desde 1961, cuando se empezó con la seguridad vial

permitiendo que los Ayuntamientos legislaran y, al menos en el caso de Burgos, hubo que intensificar esfuerzos para concienciar a los ciudadanos de la importancia de respetar la normativa.

A mediados de los años cuarenta, la capital tenía ya un tráfico 'intenso' y hubo que abrir calles que todavía hoy son arterias principales. Por ejemplo, la avenida del

Arlanzón (entonces General Sanjurjo), que permitía descongestionar la actual carretera de Valladolid y, que en la época era la vía que comunicaba Madrid con Irún. Diversas instantáneas de Fede muestran que ya en 1946 este era un punto 'denso' en el que se requería la presencia continua de guardia. Y, al año siguiente, el Ayuntamiento tuvo que aprobar otra normativa para incrementar el límite de velocidad a 20 kilómetros por hora en el casco urbano y prohibir aparcar en las calles Santander, Paloma, San Pablo, parte de la Merced. Y entre los números 2 y 26 de la calle Vitoria se hizo otro tanto con carros y camiones.

Pero los límites de velocidad han sido siempre una cuestión polémica. El tema llegó incluso al juzgado en 1956, cuando algún vecino pretendió quitarse una multa alegando que no había señales sobre la limitación en la capital. La

respuesta del Ayuntamiento fue contundente: «Tengo el honor de informarle de que en todas las entradas de la ciudad y colocados al lado de los fieltos existen indicadores de velocidad máxima permitida de 25 kilómetros por hora en el casco urbano». Y es más, subrayaron que a comienzos de ese año se había incrementado el límite en cinco kilómetros, por lo que el asunto judicial se archivó sin más al considerar suficientemente informado al infractor.

Y si estos problemas surgían con un parque móvil casi anecdótico, el boom de los sesenta obligó a legislar más y a iniciar campañas de seguridad vial en todo el país. La DGT (entonces Jefatura Central de Tráfico) empezó en 1960 con reclamos como 'Las señales no están de adorno', y en 1961, 'La vida es bella, conduzca con prudencia' o el aún vigente 'Si bebe no conduzca'.

El Ayuntamiento de Burgos, en cambio, optó por otras medidas más enfocadas a concienciar a través de la cartera, anunciando en 1964 su intención de obligar a reducir la velocidad en puntos como el cruce de las calles Vitoria, Segovia y Santa Casilda y en Gamonal, junto a la Telefónica.

Y ya en 1968, directamente se afirmó que «la necesidad de establecer el trámite legal para la aplicación de sanciones» promovía la aprobación de la Ordenanza General de Tráfico y Circulación. Como novedades, se incrementaba el límite por ciudad a 40 kilómetros por hora, pero obligaba a bajar a veinte en los cruces. No obstante, si alguien tenía «necesidad» de correr para auxiliar a alguien, por ejemplo, podía hacerlo siempre que llevara «un distintivo blanco en alguna de la ventanillas del lado izquierdo» y que fuera tocando el claxon.