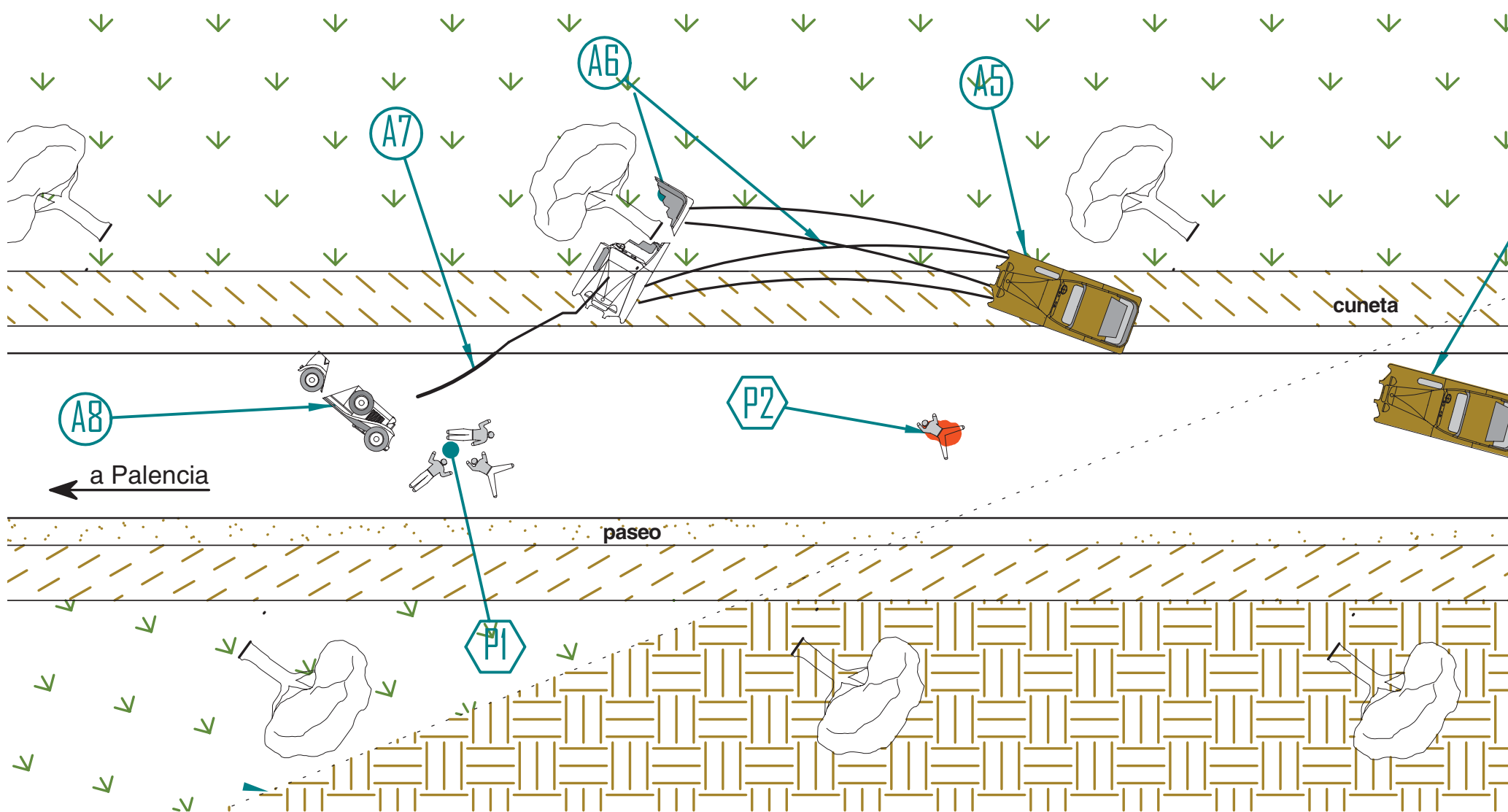
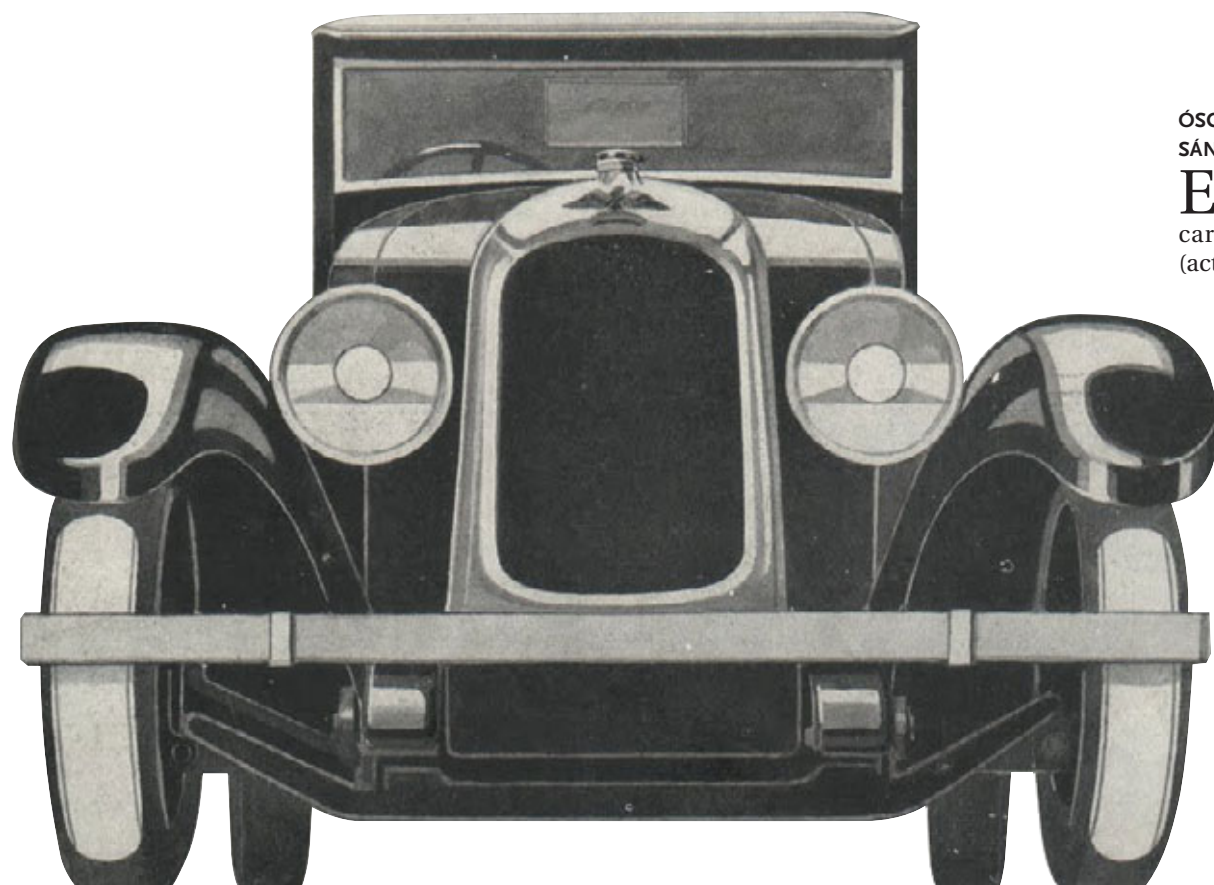


EFEMÉRIDE | EN LA 'PREHISTORIA' DEL TRÁFICO EN PALENCIA



Con la circulación 'en pañales' y un censo de 15 automóviles matriculados en Palencia, el fallecimiento de cuatro jóvenes en una colisión conmocionó a la ciudad y a la provincia · Ocurrió hace ahora 85 años, como recuerda un monolito junto a la 'Urbanización El Jardín de la Pinilla', a la vera de la CL-615

LA MEMORIA DEL PRIMER GRAN ACCIDENTE



ÓSCAR HERRERO · ROBERTO SÁNCHEZ / PALENCIA

El choque de un *Chenard-Walker* contra un olmo en la carretera Palencia-Tinamayor (actual CL-615) segó en la madrugada del 12 de diciembre de 1931 la vida de cuatro jóvenes y conmocionó a la sociedad palentina, poco acostumbrada entonces al tráfico y mucho menos a siniestros como aquel. No en vano, el número de vehículos matriculados en la provincia era de 15, según los datos que constan en los archivos de la DGT, creada décadas después.

Para entender mejor el impacto que el accidente provocó en Palencia, basta indicar que al funeral celebrado en la capital acudieron más de 7.000 de las 24.000 personas que la habi-

taban. Lógico por lo cruento del suceso y porque algunos de aquellos jóvenes eran notables de la vida en la ciudad. El ejemplo más claro, el del conductor: David Rodríguez Sánchez, de 26 años y nieto de David Rodríguez Vicario, industrial de las mantas palentinas, político, ex alcalde y entonces presidente de la Diputación de Palencia. También fallecieron Valentín Orio Garrán, de 29 años; Ignacio Ciruelo Aguado, de apenas 24, y el carrionés Ángel Pérez Gil, de 28 años. No iban solos en aquel automóvil francés lanzado en la oscuridad de la noche. Junto a ellos, otros dos varones que quedaron malheridos: Pedro Villafuella, industrial de Carrión de los Condes, de 32 años, y que nunca en su vida se puso a los mandos de un vehículo a motor, y Antolín Galán, de 27 años, abogado de la ciudad jacobea, que sufrió a lo largo de sus años el peso de aquella ma-



Un 'atestado' actual para un siniestro de hace 85 años



«El vehículo (A2 en el gráfico superior), a unos 100 km/h, colisionó con su parte anterior derecha contra un cúmulo de grava que se encontraba en el margen derecho de la carretera para reparaciones (H1). Circuló sobre este, causando que el automóvil sufriera un subviraje hacia su derecha (en este impacto pudiera ser que D. Valentín Orío García, al no ir sentado correctamente en el asiento trasero se golpease contra la barra instalada tras el baquet delantero), dirigiéndose hacia la cuneta derecha y circulando parcialmente por ella (A3). El conductor habría reaccionado para intentar no perder el control del vehículo y no salirse de la carretera, realizando un brusco giro del volante hacia la izquierda, retornando a la carretera. Seguidamente efectuó otro brusco giro a la derecha para recuperar una trayectoria segura conforme al trazado de la vía, lo que provocó que finalmente el automóvil se saliese por el margen derecho, como describían las huellas encontradas (A4).

Ya en la cuneta, el conductor trató de evitar el choque frontal contra un árbol, para lo que realizó un volantazo hacia su izquierda (A5), sobrevirándose el vehículo hacia ese lado y colisionando con la parte posterior de su costado derecho contra el tronco del árbol de amplia sección (A6) causando la deformación del chasis y de la estructura (en este tipo de choques la carrocería de los vehículos se deforma conservando un contorno parejo a la sección del tronco del árbol).

El descapotable volcó (A7) y finalizó sobre uno de sus lados totalmente destrozado (A8), alumbrando con uno de sus focos a los cuerpos de tres de sus ocupantes a poca distancia del mismo que se encontraban en grupo: David Rodríguez Sánchez, Valentín Orío Garrán e Ignacio Ciruelo Aguado (P1). A unos quince metros de la posición final del automóvil, en el centro de la calzada, se encontraba el cuerpo de Ángel Pérez Gil (P2). Todos ellos debieron salir proyectados al rotar el vehículo sobre el árbol tras el impacto».

A la izquierda de estas líneas se puede ver un ejemplar similar al vehículo siniestrado.

drugada de sábado. «Se abrió la cabeza. Tiempo después no se le notaba físicamente, pero cuando se movía el pelo y se miraba al espejo recordaba lo que pasó y se echaba a llorar», asegura su hija, M. Carmen Galán. «Le teníamos que cambiar de tema. Venga papá, piensa en otra cosa», añade con cariño.

A cinco kilómetros del barrio de San Antonio de la capital, en la cuneta de la CL-615 junto a la entrada a la Urbanización El Jardín de la Pinilla, un monolito tomado por los líquenes y ajado por el tiempo y por la memoria de lo que evoca, no olvida la aciaga noche. «Cuando pasaba por ese punto, recordaba el accidente y nos se-

ñalaba el monolito», rememora Álvaro San José, yerno de Pedro Villafruela, el otro superviviente de uno de los primeros grandes accidentes de las carreteras palentinas. Quizá el más grave acontecido hasta entonces y por varias décadas. Hasta hoy, tan acostumbrados e impasibles ante este tipo de sucesos, causaría congoja.

En la madrugada del 12 de diciembre de hace ahora 85 años, entre las 1,30 y las 2,30 horas, esta cuadrilla de seis amigos regresaba a Palencia desde Carrión. Y no lo hacía despacio a tenor de las crónicas del suceso. Una combinación conocida y repetida también en la actualidad: Jóvenes, noche, coche potente, veloci-

El vehículo era del presidente de la Diputación, David Rodríguez, y el conductor, su nieto

dad... Porque *Chenard-Walker* había sido la marca ganadora de la primera prueba de *Le Mans*. El matriculado como M-9879, según el *ABC*, había sido adquirido unos meses antes por el abuelo del conductor, por el presidente de la Diputación Provincial, David Rodríguez Vicario. «Indudablemente, circulaba el coche a velocidad excesiva que después hablando con uno de los heridos, hemos podido comprobar era superior a los 100 km/h», explicaba *El Diario Palentino* horas después del siniestro. «Ya se utilizaba la terminología *velocidad excesiva*», se sorprende a día de hoy el capitán de la Guardia Civil de Tráfico de Palencia, José Antonio Gutiérrez.

Porque no fue hasta dos años después (1933) cuando se fijó en España un límite concreto de velocidad. El Reglamento de Circulación de 1928, enmendado en 1929, era tan poco explícito como para llegar a afirmar que «la velocidad de los automóviles no excederá de aquella que, con toda seguridad, permita la parada en un espacio de tantas veces diez metros como número de caballos de vapor figuren en el correspondiente permiso de circulación, sin que pueda exceder aquel espacio de 150 metros». Ciertamente es que se señalaba que por la noche, debía «aminorarse».

No debió hacerlo aquella ma-

CONTINÚA EN PÁGINA SIGUIENTE

EFEMÉRIDE | EN LA 'PREHISTORIA' DEL TRÁFICO EN PALENCIA



VIENE DE PÁGINA ANTERIOR

drugada de luna apenas creciente David Rodríguez al volante (derecho) del turismo sin capota rígida que conducía ufano por aquella carretera de Tercer Orden en obras. «Mi padre nos decía que había sido en un coche descapotable y con motor de avión», apunta la hija de Galán. Según las investigaciones realizadas para este reportaje, sería un *Chenard-Walcker Y6*.

«En un momento dado y por causas que no han podido ser conocidas, perdió el dominio de la dirección yendo el coche a subir sobre un montón de grava situado al lado derecho de la carretera y depositada allí para las reparaciones que se efectuaban en la misma», se leía en *El Diario Palentino*. En ese momento, en los asientos delanteros del coche se produjo una última conversación: «¡Cuidado David, que nos matas!», le gritó Galán a Rodríguez. «¡No tengáis miedo, que no ha sido nada!», le respondió este mientras trataba de hacerse con el control del vehículo. Pero no lo logró por lo que chocó lateralmente contra el árbol que causó la muerte de cuatro de los seis amigos. Solo se salvaron los que viajaban en el extremo izquierdo de los dos *baquets*. Antolín Galán, que ocupaba el puesto del copiloto (a la izquierda), fue quien pudo dar aviso a las autori-



dades recorriendo a pie, a oscuras, aturrido y herido, casi cuatro kilómetros.

Lo que le pasó al vehículo «es una maniobra que aún hoy en día vemos en las carreteras», explica Roberto Sánchez, agente de la Guardia Civil de Tráfico de Palencia. «Por alguna razón, un vehículo se sale de la calzada por el margen derecho, el conductor contravolante para volver me-

terlo a la calzada, pero tiene sobreviraje (las ruedas traseras siguen la inercia y no el trazado marcado por las delanteras), intenta de nuevo corregirlo, pero pierde totalmente el control y acaba fuera por la derecha. Y en este caso, seguramente hubo más sobreviraje al tratarse de un vehículo de propulsión», detalla el agente, que ha realizado un atestado de aquel grave accidente

MÁS SEGUROS, PERO IGUAL DE FRÁGILES

La mejora de las carreteras, el incremento de los sistemas de ayuda y los elementos de seguridad activa y pasiva tratan de evitar colisiones o hacerlas menos lesivas que hace 80 años

O. HERRERO - R. SÁNCHEZ / PALENCIA

Los 85 años transcurridos desde el accidente en el que fallecieron cuatro jóvenes en la carretera a Tinamayor han servido para hacer, poco a poco, más segura la circulación. Conductores más preparados (aunque ya en 1931 había que poseer un permiso), medios más rápidos para evacuar a los heridos y una mayor vigilancia para evitar conductas peligrosas son algunos de los avances. También lo son vehículos más preparados para proteger a sus ocupantes.

Pero la evolución comienza en la carretera, en el asfalto que entonces no era más que piedra picada. Si en 1931 la Palencia-Tinamayor tenía de 5 a 6 metros de anchura para toda la plataforma (carriles y paseos), la actual CL-615 (Palencia-Guardo) tiene 10 metros con un asfalto que permite un agarre mucho mayor que el macadán existente en la recién estrenada II República.

El primer problema con el que se encontró aquella noche David Rodríguez al volante del *Chenard* fue un montón de grava depositado para la reparación de la vía. En la actualidad, si nos pusiéramos a los mandos de un turismo nuevo, recién salido de la cadena y con el máximo nivel de seguridad (5 estrellas EuroNCAP), aunque no es imposi-



Imagen del accidente de Mantinos, en 2014. / RUBÉN ABAD

ble, sí resultaría improbable que encontráramos este material en la calzada. Y si estuviera, sería visible al menos 100 metros antes.

Si bien es cierto que, según las Instrucciones de la época, también se debían señalar los obstáculos, olvidémonos de luces destellantes o materiales reflectantes. De haber tenido algo parecido, incluso con los focos alimentados con un magneto de 6 voltios el conductor habría advertido la presencia del montón con suficiente antelación como para adecuar su velocidad y esquivarlo.

Pero pongámonos en el caso de que, pese a todo, nuestro vehículo moderno salta por el cúmulo como lo hizo el de 1931. Su rueda derecha quedaría frenada y el vehículo saldría hacia ese margen. Quizá en otro punto nos encontráramos con una bionda para evitar las salidas de vía pero, ni en 1931 ni a día de hoy, donde se produjo el infortunio existe esa protección. El conductor actual, como trató de hacer David Rodríguez, tendría que lidiar con su vehículo, el asfalto y la velocidad para reconducir la situación.

Solo que en la actualidad hay *ases en la manga*. Además de que la carretera es más ancha y con arce- nes asfaltados, lo cual da más margen antes de tocar tierra, todos los vehículos -no solo nuestro 5 estrellas EuroNCAP- tienen ABS desde 2003. Esto es, frenos más efectivos. Lo que también posee nuestro coche recién salido del concesionario -y cada vez más turismos-, es ayuda a la frenada y control de estabilidad. Sistemas que colaboran a que el binomio conductor-vehículo gestione mejor una situación crítica.

Si finalmente el turismo no lograra detenerse acabaría impactando con el árbol. Solo que, desde hace tiempo, los troncos junto a las calzadas están prosritos (aunque no desaparecidos), al contrario de lo que ocurría en 1931, para desgracia de aquellos cuatro jóvenes, y hasta 1971, para la de cientos de conductores. Con decir que en 1963 se tomaban como un elemento «de seguridad y orientación»... La *Instrucción 7.1-IC* hablaba de los beneficios de las plantaciones de árboles a lo largo de las carreteras indicando que una hilera dotaba a la carretera de una 3ª dimensión, orientando al conductor.

Aunque la peligrosidad taló la mayoría, aún quedan algunos a la vera de las carreteras españolas.



Troncos que siguen provocando accidentes mortales. En la provincia palentina, en 2015 un hombre de 84 años murió a consecuencia de una salida de vía y choque con un árbol en Renedo de la Vega, y en 2014 dos hombres fallecieron a consecuencia de una colisión contra un roble en Mantinos. Ambos siniestros ocurrieron en esta CL-615. Antes, en 2011, fue una joven de 19 años quien perdió la vida al estrellarse el automóvil en el que viajaba a gran velocidad en un olmo en un paseo de Monzón. En el tronco aún se pue-



coincidiendo con su 85 aniversario.

El automóvil sufrió el que, para este guardia civil con 12 años de experiencia en la carretera, es el golpe más duro que puede sufrir un turismo, incluso de los actuales: el lateral a la altura de las puertas. «El mayor nivel de protección se busca para los choques frontales. Allí poseen mayor capacidad de absorber impactos

que en las colisiones laterales», puntualiza.

Según *El Diario Palentino*, «tan sumamente extraordinario fue el lanzamiento que el chasis del coche no pudo resistir la presión que sobre él realizaba la velocidad. (...) Los ocupantes del auto sufrieron en sus cuerpos lo que el acero y el hierro no habían podido resistir». «Quiso la casualidad que uno de los faros del au-

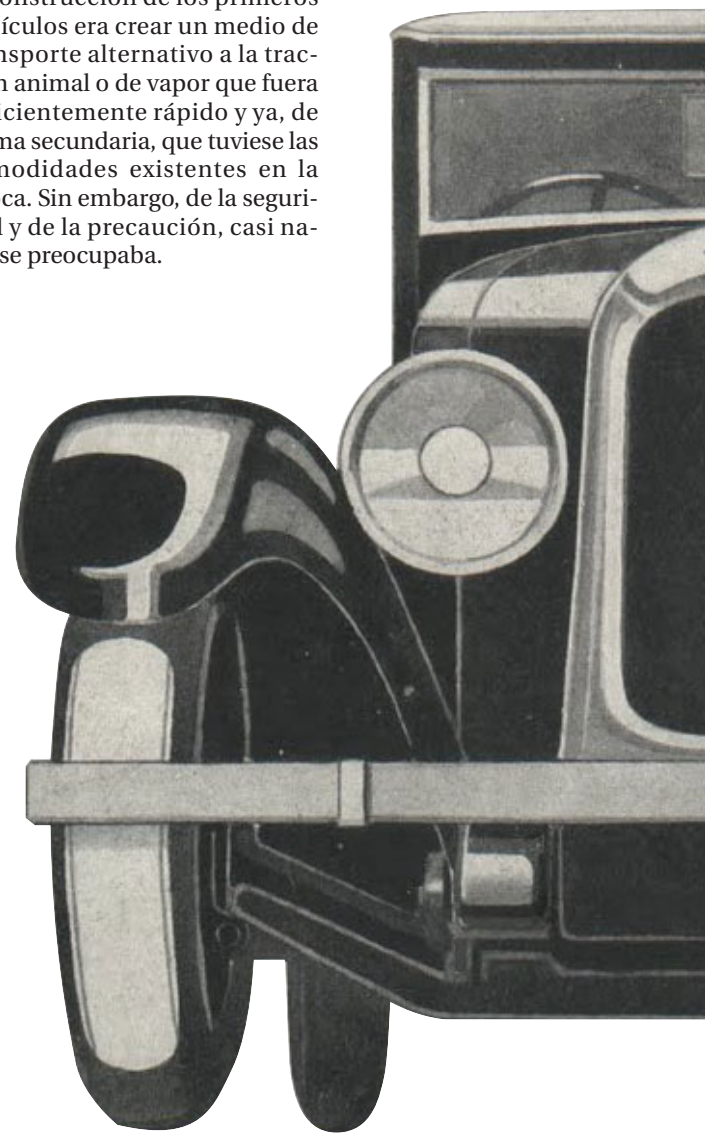
tomóvil accidentado quedase encendido, iluminando débilmente un grupo de tres hombres que, tendidos en el centro de la carretera, formaba un horrible conjunto. A quince metros de ellos, el cadáver de otro de los ocupantes del coche se encontraba en extraña posición con sus miembros mutilados y todos ellos en abundante charco de sangre, cuyas salpicaduras empapaban gran extensión del polvo de la carretera». La prolijidad de los detalles abruma en comparación con los que se ofrecen actualmente.

Pero, al igual que 85 años han borrado de las crónicas periodísticas los pormenores escabrosos de los sucesos, el paso del tiempo ha aminorado la posibilidad de sufrir un accidente como el que mató a cuatro jóvenes aquella noche de diciembre de 1931 y, en el caso de hacerlo, tener más oportunidades de salir vivo.

Ha evolucionado todo. Desde las carreteras a la seguridad activa y pasiva de los vehículos, así como la denominada seguridad terciaria. No hay comparación posible entre cómo era conducir en 1931 aquellos cacharros a cómo es ponerse a los mandos y viajar en un turismo recién salido de la cadena de montaje con las 5 estrellas *EuroNCAP*.

Porque al comienzo de la era automovilística la única meta en

la construcción de los primeros vehículos era crear un medio de transporte alternativo a la tracción animal o de vapor que fuera suficientemente rápido y ya, de forma secundaria, que tuviese las comodidades existentes en la época. Sin embargo, de la seguridad y de la precaución, casi nadie se preocupaba.



Las líneas verdes que señalan el mayor control de velocidad en la CL-615 y, al fondo, el hito funerario. / ÓSCAR NAVARRO

den ver las señales del accidente así como, de vez en cuando, un ramo de flores. Todas fueron salidas de vía limpias, sin maniobras evasivas.

Pero sigamos elucubrando. Probemos nuestro vehículo moderno y choquémosle en su lateral derecho contra uno de los árboles que aún quedan de una sección similar a la del accidente de 1931. Llegaría el turno del *ejército* de elementos de seguridad pasiva de los turismos actuales: Primero, estaría fabricado de forma más resistente y compacta con una estructura monocasco con

deformación programada, al contrario del *Chenard* con una carrocería montada sobre bastidores. No faltarían los *airbags* adaptativos, laterales y de cortinilla, cinturones de seguridad con pretensores adaptativos, barras laterales de seguridad...

De todo eso, en 1931, nada. Ni unos simples cinturones (implementados en 1959 por *Volvo*), ni reposacabezas (generalizados en 1968), ni siquiera el salpicadero o los bordes acolchados. Es más, en el *Chenard* existía una barra metálica entre los asientos delanteros y trase-

ros que es posible que acabara con la vida de uno de los ocupantes posteriores antes del choque final.

EL RESULTADO DEL MISMO CHOQUE. Es difícil determinar qué pasaría con los ocupantes (cinco y no seis) de un turismo actual en una colisión similar (a 100 km/h), por que cada accidente es un mundo. Pero, pese al incremento de las medidas de seguridad pasiva, la experiencia hace pensar que finalmente los ocupantes de los asientos del lado derecho correrían la misma suer-

te. No hay que olvidar, que este es uno de los choques más violentos que puede sufrir un turismo.

Podría variar el resultado final del ocupante del asiento central trasero, que posiblemente impactara con su cabeza en la del viajero de su derecha. Seguramente, sus lesiones no revistieran una gravedad incompatible con la vida al sufrir heridas de menor gravedad gracias a los sistemas de retención. El conductor (ahora en el asiento delantero izquierdo) y el ocupante del asiento trasero izquierdo soportarían en menor grado el impacto al ser igualmente amortiguado por los ocupantes de su derecha y todos los elementos de seguridad pasiva.

El grado de deformación del habitáculo del vehículo y la intrusión del tronco dentro del mismo marcarían la supervivencia de los viajeros. Todo dependería de la energía cinética del vehículo. Es decir, de la velocidad llevada en el momento del impacto. Y a nadie se le escapa que, con los elementos de seguridad activa actuales, es muy complicado plantarse en las mismas circunstancias que en 1931 ante un olmo. Porque la evolución de los automóviles ha dado como resultado que el propio vehículo trate de no ponerse al límite.

Y no hay que olvidar lo que ocurre tras el accidente. Porque pese a que no todos los vehículos lo llevan, ya hay muchos que poseen lo que se ha calificado como seguridad terciaria: el aviso automático a los servicios de emergencia. De todos modos, ahora mismo, siempre hay un teléfono móvil cerca para procurar una asistencia sanitaria rápida. No como en 1931, cuando uno de los supervivientes tuvo que caminar cuatro kilómetros en la noche, aturdido y sangrando para dar el primer aviso. La hora o más que Antolín Ga-

lán empleó en ir desde la dantesca escena hasta la Casilla de los Camineros (actual ermita junto al puente Don Guarín) y luego a las Bombas del Agua para alertar de lo sucedido hubieran podido ser cruciales para salvar alguna vida más.

CONTROLES. La parte coercitiva, la persecución de las principales causas de accidentes como el de 1931 y de muchos de los que se producen en la actualidad (la velocidad y la alcoholemia) también ha sido clave en el aumento de la seguridad. Porque en 1931 la embriaguez ni siquiera era una causa para no conducir, aunque sí lo era para impedir a una persona montar -como usuario- en un carruaje. En 1934 comenzó a sancionarse al conductor «que se comprueba con ingesta alcohólica». Sin embargo, los controles como los conocemos actualmente y la obligatoriedad de someterse a ellos no llegaron a España hasta 1974.

Y qué decir de la velocidad, principal causa de aquel siniestro de diciembre de 1931. Precisamente, en esta misma carretera convencional, en la que hace 85 años se produjo uno de los accidentes más graves de la *prehistoria* de la circulación en la provincia y en la que han fallecido 14 personas desde 2011 (un 20% de los finados en Palencia) se va a implementar un sistema pionero de control exhaustivo de velocidad. Será por medio de radares de tramo, móviles y de la presencia intensa de *Pegasus*. Las marcas verdes en los bordes de los carriles ya se lo anuncian a los conductores.

El objetivo, evitar accidentes como el que conmocionó a la sociedad palentina a comienzos de los años 30. Porque, aunque sobre el asfalto todo ha evolucionado, en la carretera las personas seguimos siendo tan frágiles ahora como en 1931.