

CARRETERAS DE BADAJOZ

Chequeo

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas ha editado, como cada año viene haciendo, un «mapa del estado de los pavimentos en otoño-invierno de 1975-76». Se señalan en el citado mapa tanto las carreteras de la red principal como aquellas otras estatales, marcando si se encuentran en buen, regular o mal estado, así como los tramos que se hallan en reparación, los nuevos tramos abiertos al tráfico, los tramos abandonados definitivamente y los puertos de montaña que pueden presentar problemas de nieve.

La idea es encomiable, tanto más cuanto que el mapa se distribuye gratuitamente. Y decimos la idea, porque otra cosa es que la realidad responda a lo que el mapa señala y viceversa. Si examinamos las carreteras de la provincia de Badajoz o las de su entorno más próximo, no es mucho lo que nos dice el mapa en cuestión. Dentro de la red principal, se señalan como en mal estado algunos tramos de la N-630 (Sevilla-Gijón), concretamente el tramo Mérida-límite con la provincia de Cáceres, por el Norte; hacia Sevilla, el tramo Fuente de Cantos - Monesterio, y ya fuera de la provincia de Badajoz, algunos puntos entre Santa Olalla y El Ronquillo.

En el resto de la red figuran como en regular estado los siguientes tramos: en la C-423, de Olivenza a Almendral, un pequeño tramo antes de llegar a esta población; en la C-437, los últimos kilómetros yendo de Fuente de Cantos a Segura de León; en la comarcal 503, entre Herrera del Duque y Sevilleja de la Jara, figuran tramos en regular o mal estado en el último tramo de la provincia de Badajoz. Y eso es todo.

Seguro que panorama tan halagüeño hace sonreír a más de uno de cuantos no tienen más remedio que andar trotando por las carreteras de la provincia. A buen seguro que no entienden lo de «buen estado» con la misma benevolencia con lo que ve el Ministerio de Obras Públicas. Y no es extraño, por cuanto hablar de carreteras en buen estado, regular o malo, tiene mucho de relativo.

En la misma Jefatura Provincial de Obras Públicas nos daban la clave: el sistema de clasificación del Ministerio sigue basándose en unos criterios de velocidad posible de circulación, que ya han quedado desfasados. Si en buen estado se considera una carretera nacional por la que se puede circular a 70 kilómetros por hora, es lógico que se diga que todas están en buen estado. Pero eso sería hace 25 años. Hoy nadie considerará buena una carretera nacional por la que no se pueda circular a bastante más velocidad.

De ahí que haya que prescindir del mapa a que nos referíamos al principio si queremos analizar el estado de nuestras carreteras con criterios más realistas.

En la Jefatura Provincial de Obras Públicas, uno de los ingenieros nos hacía un resumen que se acerca más a los hechos. La N-V (Madrid-Badajoz) está en buen estado. De la N-630 (Sevilla-Gijón), se nos dijo que está deformada; es estrecha para el tráfico que soporta (sólo siete metros entre Almendralejo y Los Santos de Maimona), por lo que resulta incómoda; de Zafra hacia Sevilla se dan la mano la deformidad del pavimento y la incomodidad.

La N-432, que une Badajoz con Granada, por Zafra, Llerena, Azuaga y Córdoba, tiene una intensidad media diaria de tráfico entre 1.000 y 1.500 vehículos: «Es tolerable, aunque no sea lo más adecuado; algunos tramos están deformados, aunque no resulte tan incómoda como la de Sevilla; de Llerena hacia adelante es estrecha (unos 5 metros) para la importancia que tiene. En esta carretera se están reali-

zando obras entre Zafra y Llerena, para suprimir las deformaciones. Más allá de Llerena se realizan obras de ensanche a seis metros de largo de unos seis kilómetros. Se prevén nuevas inversiones en los años próximos para continuar ensanchándola.

La N-430, hipotética Badajoz - Valencia por Ciudad Real, como se sabe, tiene un tramo sin construir. «Desde su arranque de la N-V hasta Puerto Peña tiene una anchura de siete metros y el firme está en buenas condiciones; pero para seguir hacia Ciudad Real se hacen necesarios una serie de desvíos por carreteras comarcales, que no la hacen recomendable», nos dirían en Obras Públicas.

Otra carretera importante en el contexto extremeño es la N-523, que une Cáceres con Badajoz. «Es estrecha y tiene algunas curvas peligrosas, pero la intensidad de tráfico que tiene no resulta grave», nos dijeron.

La carretera Badajoz-Huelva se nos definió como «estrecha y tortuosa. Desde su conexión en Zafra hasta Fregenal de la Sierra —nos estamos refiriendo a la N-435— su estado es aceptable».

Se nos dijo asimismo que hay en marcha más de 20 obras de transformación de firmes, pero sin que sean obras de importancia.

Hasta aquí todo son versiones oficiales. Y oficial es también la que se refiere a puntos y tramos negros, que amablemente nos facilitaba don Antonio Carbonero, jefe provincial de Tráfico. Sabido es que como punto negro se califica aquel en el que se producen tres o más accidentes en un año. También esto es un poco relativo, por cuanto estará en función de la intensidad media de tráfico. En las carreteras de la provincia se consignaron como puntos negros en 1974 un total de 16; se procedió a estudiarlos y tratarlos y se anularon siete de ellos.

Por lo que respecta al presente año, estos son los que se han producido: en la carretera N-V (Madrid-Badajoz), el punto kilométrico 342,900 (travesía de Mérida, cruce con el C. V. a Don Alvaro); p. k. 347,800 (cruce con el C. V. a Calamonte); p. k. 353,900 (cruce con el C. V. a Arroyo de San Serván), y tres más en la travesía de Badajoz, correspondientes a los cruces con la N-432 con la Avenida de Colón y con la Avenida de Santa Marina.

En la N-630 (Gijón-Sevilla) los puntos negros están localizados en la travesía de Almendralejo y en el cruce con la N-432, en

las proximidades de Zafra. Otros puntos negros a citar son los cruces entre la N-430 con la N-426 (Don Benito-Miñadas), así como el punto en que se cruzan las carreteras Gijón-Sevilla y Badajoz-Granada, a 7 kilómetros de Zafra.

Si bien se observa prácticamente todos los puntos negros están localizados en cruces de carreteras, debidamente señalizados, según nos informan y en la mayoría de los casos con perfecta visibilidad. La única conclusión que se desprende de ello es que los accidentes se producen por no observar las señales de «stop» o «ceda el paso», o —como en las travesías de Badajoz y otras— no respetar los semáforos. En suma, imprudencia. Y no se podrán evitar los accidentes si los conductores hacen caso omiso de todas las normas. Lo malo de todo es que estos desaprensivos que tal hacen no solamente se complican la vida, sino que se la complican a los demás.

DEL SER AL DEBER SER

Si de lo que hay pasamos a lo que sería ideal, no ya embarcándonos en utopías, sino en ideales realizables, la distancia

puede que sea las carreteras que nos gustan que uno no tiene ni son un lujo a lúmenes de tráfico. Seamos re-

La provincia red de carreteras que más de la corresponden a red provincial y

Elo significa dajoz no está m tros de carretera zona desde Al del Duque, ya e donde las carretera.

Pero si del mos al cualitativo rreteras son de por ciento de la la provincia de seis metros, c nacional las car

LAS PRIMERAS EXPERIENCIAS DEL BUP

Hablo y escribo sobre «primeras experiencias»... Habrá que dar tiempo al tiempo. Pero no está de más abrir la libreta y anotar los «primeros datos experimentales». Por otra parte, se nos pide el intercambio, a través de nuestro periódico, de vivencias y convivencias... Y a eso vamos.

La jornada escolar. — La semana escolar se compone de cinco días. Entre estos cinco días hay que repartir treinta y tres horas de clase. Y... una de dos: o se carga el día con siete clases o se emplea la mañana del sábado para estos menesteres... No sabe uno cuál de las dos disyuntivas escoger.

El chico y la chica llega a casa a las siete de la tarde. Le quedan tres apretadas horas para estas imprescindibles ocupaciones: merendar, relajarse, estudiar y cenar. Ah, ¡y convivir con la familia! Resulta que tres horas son muy pocas horas para tanto que hacer.

Se ha llegado a identificar la «jornada escolar» con la «jornada laboral» oficial. Y ¡jo! se trata de chicos y chicas atenuados por la traumática edad de los años catorce. Chicos que «ya no son» pero que «aún no son». Los pobres acaban el día rendidos, agotados, perseguidos por el acelerante ritmo de clases y más clases... El BUP resulta más apretado y ahogante que el COU. Y no creamos que nuestro universitario es mucho más mártir que nuestro chico o chica de los catorce.

Una de dos: o esto se aligera un poco o los profesores nos limitamos al horario de clases, de tal manera que el alumno haga lo que tenga que hacer dentro del tiempo colegial «estricto».

Inmadurez. — Se llega al BUP con una muy marcada y pluriforme inmadurez. Vayamos por partes. Por mucho que se quiera aligera la «cosa», el alumno del BUP se inicia ya en el método y sistema explicación. Es verdad que más o que tanto como explicar hay que dirigir el aprendizaje del alumno. Pero la explicación, al menos como núcleo, se impone. Y resulta que hay un poco (o un mucho) de salto en el vacío entre el facilismo intuicional de las fichas (ah, ¡la plaga del fichismo!) y la necesidad de interrelacionar conceptos y realidades.

Inmadurez expresiva: al parecer, no se «redacta» lo suficiente en la EGB. Los chicos y chicas están acostumbrados a «poner» en los ocho o nueve puntos suspensivos la «palabrita» pertinente para que la frase quede completa. Pero la frase se les ha dado ya hecha y estructurada. Vienen acostumbrados al fácil arte de la mera sustitución sinonímica. Les cuesta muy mucho el acudir al «Código» para entresacar elementos con los que poder cifrar y descifrar mensajes tanto intelectuales como afectivos. No construyen para expresarse ni se expresan construyendo.

Otro género de inmadurez con el que se accede al BUP es el de la endeblez en el ejercicio de los llamados hábitos superiores: reflexión, interpretación y crítica. Todo ello se supone al menos como «inicio» al comenzar el BUP. Y resulta que ahora nos vemos en la necesidad no ya de afianzar tales hábitos, sino de iniciarlos.

El examen como «condicionante» y como «fin». — La evaluación continuada no va

contra el examen. Acepta el examen como uno de los muchos como control único y definitivo.

Pues bien, se llega al BUP con «mentalidad de examen». En su debido lugar al examen. Le cuesta aceptar eso de que, se ordenaciones ministeriales del pasado mes de julio, se ha de evi antes de la sesión evaluante. Ni el alumno ha entrado en el continuada ni la evaluación continuada ha sido dimensionada alumno.

Llegan sin «motivación interna». El examen es el prisma a cosas y las realidades. Todo desde el examen. Y todo para el examen...

¿Para qué tipo de alumnos es el BUP? — Vamos a dividir a en estas categorías: a) Muy dotados. b) Bien dotados. c) Med Suficientes. La pregunta es ésta: El actual BUP, tal como viene por la ley y por los decretos reguladores, ¿para qué tipo de alum que habían de un BUP «sólo» para los bien dotados. Los problemático para los medianamente dotados. Y los que hab mente inaccesible para los «suficientes».

Creo que el enjuiciamiento psicológico del BUP resulta un p esperar el ir y venir de las evaluaciones. Pero no estaría mal que a señalar como «mínimo» para algunas evaluaciones un «bien- te», sin sobrecargar los textos o sin apretar más de lo que el pro ¿Cuántos lo alcanzarían?

¡Por favor, no culpemos a nadie! — Los españoles tendem «otros» las responsabilidades que han de ser «compartidas impropedente e inculicible el cargar las culpas sobre éste o tivo español...

Puede ser que el plan sea susceptible de esas «mejoras», sustanciales» previstos en la misma ley. Puede ser que falte la entre profesores y alumnos. Puede ser que el paso de la antigu colegio sea excesivamente brusco. Puede ser que el profesora haya llegado aún a la identificación con los nuevos planes. profesores del BUP porque no se han identificado con la EGB. profesores de EGB porque no se han identificado aún con lo

Se trata, simple y llanamente, de aportar datos y experienci Porque en esto de la educación es imposible que tiremos piedr demás sin apedrear el nuestro.