

## La seguridad pasiva de las rotondas

Luis M. Xumini

---

Madrid, Enero de 3957 dC.

Hoy, cualquiera sabe que la seguridad pasiva consiste en hacer las cosas de modo que la gente salga viva y entera si sufre un accidente. El desarrollo del concepto de seguridad pasiva (pensar en el prójimo...), y su posterior materialización en los elementos artificiales del sistema viario (hacer con método y finalidad...), fueron determinantes para lograr la seguridad viaria que hoy nos parece *tan normal*. Pero no siempre fue así.

En esta crónica se muestra uno de los conceptos de seguridad pasiva que se aplicaron en España hasta bien entrado el siglo XXI. Fue en los albores de la técnica viaria, apenas hacía un siglo que habían incorporado los vehículos auto-impulsados al sistema viario, y no habían muchos conceptos sólidos sobre cómo tenían que ser las cosas; peor aún, no tenían muy claro ni para qué. Y a los pocos conceptos claros que existían, había quien no les hacía ni pastelero caso, imperando el liberalismo conceptual puro (vamos, un desmadre conceptual de narices).

Con tanta liberalidad conceptuando, surgieron las corrientes, las modas, lo *in*, lo *out*, lo *carca*, lo *progre* y otras bobadas por el estilo. Encima se producían cismas y ramificaciones, y sin saber en base a qué; peor aún, ni para qué. Un sin sentido atroz, de ahí que la crónica viaria de aquellos días sea una coña marinera, porque no hay manera de explicar las cosas de modo que se entiendan.

Los *arqueólogos viarios* afirman que en este periodo no se conocían las reglas para razonar con acierto, y que algo grave pasó con el sentido común, porque se han encontrado con cada bobada que ni le cuento. Precisamente, por la cantidad y calidad de las memeces halladas, a este periodo postmoderno le llaman el *Memocrático Superior*.

Las Fotos 1, 2 y 3 son una muestra. En ellas se ve una calle de unos 40 metros de longitud, que termina en un muro con árboles. Según parece la llamaron *Avenida Costa... algo*, y fue construida entre los años 2005 y 2006. La tontería de *Avenida* es de calidad extra superior, incluso pusieron una señal de prohibido parar a dos metros del muro, y pintaron una flecha a unos cinco metros, ¿creían que alguien podía salir de la pared? Y si los que entraban iban contra el muro, ¿por qué les prohibían parar y pasar de 50? Más aún, pintaron línea continua prohibiendo dar la vuelta, ¿pretendían que murieran de inanición atrapados en la *Avenida*, o estampados contra el muro? Y la joroba de entrada, ¿era para jorobar al que entraba, para que invadiera el carril contrario y se la pegara con el que saliera de la pared?



Foto 1



Foto 2



Foto 3

Como en el *Memocrático Superior* no hay modo de ordenar las cosas con la lógica, a un historiador viario parisino del siglo XXV (París fue la capital mundial de la moda hasta el siglo XXXIII), se le ocurrió un procedimiento irracional para clasificar las actuaciones de este singular periodo postmoderno. La cosa consiste básicamente en tres secciones muy de su ciudad: *alta costura*, *prêt à porter* y *saldos*.

A finales del siglo XX, las rotondas se pusieron de moda en el *prêt à porter* hispánico siguiendo modas francesas, pues en España había mucha afición a lo francés. Sin ir más lejos, el Código Civil español ni era civil ni era español, sino militar y francés, de un tal Napoleón (sujeto bajito, muy mandón y polifacético, que gustaba de hacer excursiones por Europa acompañado de un ejército).

Incluso decían que las rotondas eran un invento francés, y que su origen era la aplicación de los dogmas de la Revolución Francesa del siglo XVII, para combatir la dictadura absolutista de los semáforos (una especie de robots para regular cruces con tres ojos de colores, que estaban locos, eran capaces de mandarte que pasaras cuando no había sitio, y que te quedaras quieto cuando no venía nadie).

Según los *arqueólogos viarios* las rotondas surgieron en la antigüedad, primero montaban algo para conmemorar alguna de sus guerritas, y luego hacían la rotonda alrededor. Pero en el primer tercio del siglo XX, en Gran Bretaña (no en la Bretaña a secas), se les ocurrió hacer unas rotondas gigantes que no servían para nada. Con los años la cosa mejoró y se extendió, y se implantaron en Francia para acabar con la dictadura semafórica. Pero la cosa no fue bien, no consiguieron acabar con los robots locos de tres ojos, y un accidentólogo francés contaba meteduras de pata a finales del siglo XX (1997dC) en la capital de España. Decía así:

*Esto lo tenemos estudiadísimo en Francia. Para que un camión articulado con carga móvil vuelque en una rotonda a 20 km/h, sólo nos hacen falta tres cosas: un camión articulado con carga móvil; un chofer que lo lleve a 20 km/h; y una rotonda mal diseñada: del resto ya se encargan las leyes de naturaleza.*

El caso es que en Francia tuvieron que retocar muchas rotondas, unas las hicieron desaparecer del mapa, otras sufrieron gran modificación, y otras más siguieron igual de petardas. Pero en aquellos días entró la moda rotondera en el *prêt à porter* hispánico, y claro, no iban a ser menos que los franceses, hicieron lo mismo pero aumentado.

En el ámbito de la *alta costura* las cosas siguieron igual, diseñando a medida, integrando en la red, pensando en la funcionalidad del sistema y en la seguridad de la peña que transitaba (es lo que tenían los diseñadores viarios, que se distinguían de los dibujadores de calles y carreteras, por el *para qué*). Es decir, que en la *alta costura* los cruces a veces eran rotondas, pero otras no, dependía de unas cosas raras a las que los diseñadores llamaban *criterios técnicos*.

Pero la moda de la circulación del cruce hizo furor, se convirtió en el paradigma geométrico de muchos dibujadores de calles y carreteras, hasta el punto de constituirse en una corriente con identidad propia dentro del *prêt à porter* hispánico, conocida como *El Rotondismo Fundamentalista*, por su apasionada adoración a la circulación del cruce, que constituía el fundamento fundamental que la fundamentaba; fundamentalmente, claro.

El rotondismo fue innovando (palabreja que significa cambiar las cosas introduciendo novedades, no que sean correctas ni buenas), camino de alcanzar el Nirvana (rotondista, por supuesto), que no era una carretera o calle con muchas rotondas como podría imaginarse con la lógica normal, sino un mogollón de rotondas unidas por trocitos de carretera o calle (cada vez más pequeños).

Con la implementación de su innovación el rotondismo logró cosas inimaginables. Por ejemplo, consiguió que los problemas técnicos de los cruces fueran desapareciendo. Esto quedó demostrado por el liberalismo conceptual de la época: si hay rotonda (premisa), es imposible que existan los problemas técnicos de los cruces (conclusión); pues una rotonda no es un cruce (condición necesaria), es una rotonda (y punto).

Logró que el personal de los servicios sanitarios de emergencias, que tenían que asistir y trasladar a toda pastilla a gente que estaba muy pocha, tuvieran un recuerdo diario para tan singular corriente circular. La evocación mental les sobrevinía cuando la fuerza centrífuga que se generaba en cada rotonda, les hacía la puñeta de modo increíble para intentar salvar al pocho o pocha que llevaban a bordo. Y para poder llegar al hospital, tenían que pasar muchas rotondas dada la frenética actividad del rotondismo hispánico (que dejaron a los franceses a la altura del betún).

El rotondismo consiguió la mayor cantidad de aceleraciones y deceleraciones imprescindibles para sobrevivir transitando entre rotondas. Y con ello, un aumento del consumo de combustibles fósiles (otra bobada de aquellos días, utilizaban petróleo para impulsar los vehículos, y no es coña), aumento de la contaminación, del consumo de recursos naturales (los que se empleaban para los frenos y los neumáticos), ruidos indeseables (improperios de peatones y conductores), y un largo etcétera de efectos colaterales, espurios, secundarios, terciarios, indirectos, derivados, allegados y por aproximación, que provocaban un coste por kilómetro que pronto empezó a plantearse para el abono del kilometraje y las tarifas de los transportistas (Oiga, ¿la ruta es por carretera normal; por carretera con muchas rotondas; o por rotondas con algo de carretera?).

Se sospecha que el rotondismo fue uno de los principales aliados de la industria del GPS (un vetusto sistema de posicionamiento por satélites radioeléctricos geoestacionarios). Pues, con el secretismo que se implantó en la señalización informativa (que no había manera de saber por dónde había que ir), y con lo mal que llevamos los humanos eso de dar vueltas (es por lo del equilibrio, una cuestión fisiológica; pero muchos decían que los fisiólogos no tenían ni idea de rotondas), el caso es que la gente se perdía más en las rotondas que en el Sahara (que entonces era un desierto y siempre había alguna duna para orientarse).

El mayor logro del rotondismo fue que se hablara de *estética objetiva* como si fuese la cosa más normal del mundo. Y ello por la cantidad de cosas horribles, incomprensibles y caras que se instalaban en el centro de las rotondas, según decían, por estética. De ahí surgió lo de la *estética objetiva*, significaba que cualquier cosa podía ser estéticamente correcta, menos lo que ponían algunos en el centro de las rotondas, que al ser objetivamente un atentado contra todos los conceptos de belleza que se habían descrito, servían de referente para objetivar la estética; cosa que se creía imposible desde la antigüedad, pues para gustos los colores.

Por contrapartida, esas cosas tenían utilidad para combatir el secretismo informativo, servían para la señalización informativa por SMS, avance tecnológico más barato que el GPS.

Ejemplo de SMS informativo:

*Cuando entres a la citi ay un TODAS DIRECCIONES, ni caso k te pierdes! Gira dcha i sigue a rotonda con espárrago marciano, sal x 1ª dcha i sigue hasta rotonda con media cresta de gallo oxidada, sal x donde dice CAMINO. A 200 m está el Hospital Universitario y la Facultad de Medicina. Besitos. Churri.*

En esto del concepto de seguridad pasiva también imperaba el liberalismo conceptual puro (y sobre todo el duro), y más aún en el rotondismo, que era una corriente de conceptos concéntricos estáticos.

Practicaban sólidas tácticas de defensa pasiva para fastidiar al invasor (que no saliera de rositas). Esto lo demuestra lo que han hallado los *arqueólogos viarios*, y se aprecia claramente en las imágenes (que ya verá, ya), se sospecha que esto puede ser por un agudo ego concéntrico y muy estático que impedía pensar en el prójimo, pero vaya usted a saber (complejidad humana, que decía no sé quién).

El apasionamiento geométrico exacerbado les hacía creer a muchos rotondistas que todo el mundo sabía adonde estaban sus rotondas, por eso, muchos no las balizaban o ponían un balizamiento ridículo.

Pero la mayoría de la gente no tenía ni idea de adónde había una rotonda, y menos aún con la rapidez con la que proliferaban en aquellos días; y los faros de los vehículos de entonces apenas alcanzaban los 40 m (alcanzaban mucho más, pero como deslumbraban, pues no servían para nada); y de noche todos los gatos eran pardos, menos en las ciudades que eran amarillos.

Según los *paleontólogos viarios*, lo de los gatos urbanos no era por ictericia lunática, sino por el color del alumbrado público amarillo, que hacía perder los contrastes (los cromáticos y los otros), y claro, en eso de la percepción visual de las cosas, los gatos, las distancias y demás, la peña usuaria fallaba más que las escopetas de las ferias, y de noche se la pegaban contra las rotondas.

Esto fue interpretado por el rotondismo como un ataque despiadado a sus obras, y su respuesta fue terrible.

Algunos empezaron a advertir con mucha antelación de que ahí delante existía una rotonda (¡OJO! AHÍ HAY UNA DE MIS ROTONDAS, ¡NO ME LA ROMPAS!). Pero, claro, de noche, con las lucecitas amarillas o lloviendo, seguían pegándose, pues los rotondistas seguían sin balizar.

Para que se imaginen la faena plantearemos un símil aéreo. Imagine un avión de pasajeros que llama a la torre del aeropuerto para aterrizar de noche. La torre le da indicaciones de que se aproxime a la pista siguiendo las balizas radioeléctricas, cada baliza le confirma al piloto la trayectoria correcta (lo mismo que las señales de preaviso de las rotondas). Pero a la hora de aterrizar, los de la torre no encienden las luces que balizan la pista, y el piloto, intentando ver, se deja las pestañas en el parabrisas, pero, claro, a la mínima se da de narices con la pista (o con la rotonda), pues mirando, mirando, traspasa el umbral de la distancia de parada, y viene el ¡aterriza como puedas! (Ver Foto 4. Un impecable aterrizaje en una isleta sin balizar. Al final no se salió, quedó arriba, como en un portaviones pero sin agua, ¡un artista!).



Foto 4

Claro, que era peor si no había nada que avisara de la existencia de la rotonda; o más peor aún, sí había, pero no se veía un pimiento (la *invisibilidad* la inventaron los colocadores de señales del *Memocrático Superior*, se lo mostraremos en otra crónica).

Viendo que, pese a sus advertencias, seguían invadiendo sus rotondas, extremaron la materialización de su singular concepto de seguridad pasiva, en el que también habían sub-corrientes y modas.

En la Foto 5 se muestra una sub-corriente de la seguridad pasiva de las rotondas, conocida como *La ordinaria*, porque era muy repetida e insulsa, pero con una pasmante eficacia para liquidar al mortal que osara adentrarse en sus dominios. La

técnica consistía en poner buenos bordillos y muchas palmeras, así, si alguien se adentraba en sus dominios concéntricos, sucedía lo que podía suceder. Esto es, lo que se ve en la Foto 6, que la palmaba contra una palmera. Parece que esto fue sutilmente utilizado por la corriente psicologista para educar a los niños (Supuesta clase de educación vial conductista: veis, al violento vial que no respeta las normas en las rotondas, lo ejecutamos pasivamente con una palmerita).



Foto 5



Foto 6

En la Foto 7 se muestra otra sub-corriente, *La ecologista letrada*. Inspirándose en tácticas helénicas de la antigüedad (*la falange espartana*), ponían mogollón de letras de hormigón delante de palmeras y árboles, como escudos para preservarlos del

ataque de los invasores. Pero la táctica fallaba, las letras de hormigón se iban a paseo en cuanto los usuarios invasores les arrimaban un buen leñazo.



Foto 7

Por ello se produjo una evolución, *La ecologista letrada II*, que, como se muestra en la Foto 8, aumentó la eficiencia de la defensa, de modo que el usuario invasor quedara estampado en las letras como mosquito en parabrisas.



Foto 8

Por último, en las Fotos 9 y 10 no se muestra un *top manta* de recambios usados, sino la eficiencia de una moda interurbana, *La cúbica diversa*. Bloques de hormigón por un tubo y a distinto nivel, más algunos postecitos de señales bien fuertes y fundamentados. Era sencillamente eficaz, al que entraba lo sacaban.



Foto 9



Foto 10

En fin, que tal cual lo hemos encontrado, tal cual se lo hemos contado. Y está claro que la peña postmoderna tenía un mentalidad muy, muy rarita. El concepto de Sociedad no lo manejaban muy bien (¡Sálvese quién pueda!), y lo de pensar en el prójimo, todo un fracaso. Así pasó lo que pasó.

NOTA.

Excepto las fotografías, que son auténticas, todo lo demás es fruto de la imaginación del autor, cualquier parecido con la realidad es pura coincidencia (¡pero tenga cuidado ahí afuera!).