



La opinión de *Manuel Mateos*

Escritos publicados en
<https://avilared.com/col/65/manuel-mateos-de-vice>

INDICE

1. Ir a Madrid en la era de la velocidad del tren. 15 de mayo 2017
2. Tenemos 4 carreteras que nos conducen a Madrid de 4 maneras distintas
20 de marzo de 2017
3. España, lo que no mencionan los partidos. 7 febrero 2016.
4. Incendios forestales ¿es humana la política de los montes? 1 septiembre 2015.
5. Monumento a las víctimas del 11 de marzo. 12 Julio 2015
6. Manuel Mateos, medalla al mérito de la seguridad vial. 2 diciembre 2014.
7. Presentación del libro "Con los Ojos Abiertos", de Manuel Mateos: "Abran el libro por el final". 21 Agosto 2014.
8. La electricidad es cara ¿por qué?. 16 febrero 2014.
9. Viajar tiene sus peligros. 10 noviembre 2013.
10. La autopista Villacastín-Ávila. Cómo contribuir al turismo. 8 septiembre 2013.
11. ¿Un fallo o error subsanado en el tren Alvia de Santiago? 7 Agosto 2013.
12. La desgracia del tren Alvia por Santiago. 28 Julio 2013.
13. A dónde van parte de nuestros impuestos: la electricidad y otros gastos.
21 mayo 2013.
14. El IVA al 21% ¿es eficaz?. 15 febrero 2013.
15. Las Rotondas en Ávila y en España. 10 Febrero 2013.
16. España, biberón del mundo. 2 enero 2013.
17. Analizando por el nuevo año 2013. 25 enero 2013.
18. ¿Quieres hacerte emprendedor?. 24 diciembre 2012.
19. Lo de las muertes de Madrid-Arena es para reflexionar. 7 diciembre 2012.
20. Las centrales nucleares y sus fracasos. 7 noviembre 2012.
21. El derroche nacional en ingeniería. 17 octubre 2012.
22. La cortesía se ha perdido. 3 septiembre 2012
23. El AVE a Madrid en una hora, visto por un usuario. 6 agosto 2012.

1. Ir a Madrid en la era de la velocidad del tren. 15-5-2017

por Manuel Mateos de Vicente

<https://avilared.com/not/26398/ir-a-madrid-en-la-era-de-la-velocidad-del-tren/>

La era de la velocidad comenzó hace un siglo, sin embargo para los humanos no hay hartazgo en conseguir el máximo ahorro de tiempo en una medida que recuerda el refrán “el tiempo es oro”.



Plataforma y máquina del tren que circula a 430 km/hora. De patente alemana circula entre Shanghai y el aeropuerto.

La velocidad llegó a los trenes con el entonces 'Tren colador', el Talgo, el 'tren bala' japonés, el Amtrack estadounidense y el TGV francés, importado muchos años después por España como AVE y cuya primera línea fue Madrid-Sevilla con un ancho de vía alemán, no español, para que todo fuera más costoso.

La primera vez que vi al entonces llamado 'tren volador' (después Talgo) fue en los años 40 en Ávila. Era un tren experimental y estaba formado por un simulacro de vagones de chapa pintada de gris. Alcanzó la entonces increíble velocidad de 135 Km/hora. En España a los inventores y científicos se les considera mal, se les ponen trabas y a mí hasta se me insulta, y por ello este invento tardó muchos años en ser aceptado por la Renfe o ampliamente apoyado con vistas a la exportación. Actualmente hay Talgos funcionando en el estado de Washington, en la costa del Océano Pacífico de Estados Unidos. En Alemania un tren Talgo con una máquina potente alcanzó los 500 Km/hora, algo único.

He viajado en la cabina del AVE, que alcanzó los 300 Km/hora en algunos tramos, velocidad impresionante vista de día desde la cabina, y de noche asustaba pues el trayecto iluminado era engullido en un segundo.

Volviendo atrás, en los años sesenta, cuando la Amtrack lanzó el mejor y más rápido tren de Estados Unidos quise verlo como también he visto en su día al TGV francés. Tuve la ocasión de entrar en la cabina de mando con un conductor amable, en el trayecto Washington-Nueva York, quien me fue explicando los métodos de seguridad, mucho más eficaces y variados que el sistema del 'hombre muerto' que ya conocía; también hizo sobrepasar la velocidad límite de 100 millas por hora (160 Km/h) para que supiera yo como actuaban todos los sistemas de alarma. Fue muy amable.

Quise experimentar el tren Mag Lev: fui con mi hijo Axel y en siete minutos hizo el trayecto Shanghai-Pudong aeropuerto, un tramo que en coche se tarda una hora. Su sistema de tracción es el conocido como de levitación magnética de patente original alemana; método que nos fue explicado en la asignatura 'Planeamiento de Sistemas de Transporte' en 1960 en la Iowa State University. La levitación magnética se ha hecho realidad en China 50 años después, mientras que en España se planea nuestro futuro con los raíles y nuestra catenaria electrificada en una vía no ibérica sino alemana por razones que estimo políticas. Es impresionante la velocidad de 430 Km/hora pues parece que los coches estuvieran parados en las carreteras en lugar de estar circulando. Al no haber raíles parece que se va montado en un pájaro y no hay más ruido que el del viento. Levita unos centímetros por encima de la plataforma y el traqueteo desaparece, solo tenemos ligeros movimientos laterales.

En este tren Avila-Madrid en 20 minutos. La plataforma elevada es semejante a la del tren monoviga que inventó el incomprendido Julio Pinto Silva, quien no consiguió el despegue de su tren con un motor lineal, y ya explicó en sus libros lo difícil que es en España que las ideas originales, creativas, sean aceptadas; idiosincrasia nacional sufrida por muchos, me incluyo, aunque siempre está el recurso de copiar aunque sea con 45 años de retraso; véase 'La efectividad de algunas señales de tráfico propuestas' por Manuel Mateos, febrero 1996, revista Cimbra).

China está actualmente a la cabeza en innovaciones ferroviarias pues además del Mag Lev tienen la línea que va desde China Central al Tíbet, salvando los problemas inherentes al circular a más de 5.000 metros de altitud y por tramos de permafrost, helados permanentemente; además fue necesario buscar el confort de los pasajeros para evitar el llamado mal de altura (falta de oxígeno) y presurizar todos los vagones.



Estas señales no llaman la atención del maquinista porque el blanco y el negro son colores neutros, no llamativos. Algunas señales se están cambiando y sean ahora en colores más visibles que las de la fotografía.

Hay quien pueda tener miedo a viajar en tren después de lo que ocurrió con el Alvia (81 muertos) o en Porriño (con 4 muertos), accidentes que he analizado y en lo que veo que la seguridad en las instalaciones de la infraestructura deja de desear a mi modo de ver. Cuando lo del Alvia me desplace a Ávila, donde conozco bien las vías ya que trabajé en las vacaciones en la electrificación, y en un tramo de unos 200 metros hallé 8 detalles que considero errores relacionados con la seguridad; referí esto como oyente en unas jornadas donde se trataba la seguridad de los trenes pero por algo que demuestra nuestra idiosincrasia formada universitariamente nadie me preguntó que los mencionara. A raíz de mi averiguación sobre el accidente del Alvia creo que conseguí que unos 10 días después del accidente colocaran una señal de advertencia para complementar los avisos telecomunicativos y parece que, ante mi insistencia, las señales ya no van a ser como las de la fotografía adjunta, en blanco y negro, sino en color. Poniendo señales corrientes y en color creo que no volverán a ocurrir accidentes como los dos que cito.

Se menciona continuamente la necesidad de que se comunique Ávila con Madrid en un tiempo razonable y aquí expongo las soluciones más rápidas aunque también están las más económicas que pudiere ser un tren Talgo con asientos de tercera, circulando por las vías existentes con ligeras mejoras en algunos tramos; insisto: en 1944 un Talgo experimental alcanzó los 135 km/ hora yendo a Ávila...hace nada menos que 73 años y algo ha mejorado desde entonces.

Manuel Mateos de Vicente tiene una amplia preparación en el tema por sus cuatro titulaciones en España (ICCP; AOP-ITOP; y Dr.) y otras cuatro en Estados Unidos (MSc; PhD; PE Civil y PE Highways). Medalla al Mérito de la Seguridad Vial por la DGT.

Comentarios

Jose Espinos

“ Me ha gustado mucho el artículo de Manuel. Yo también soy Ingeniero de Caminos, y precisamente mi primer trabajo en Entrecanales (1977), fue mejorar la vía desde El Escorial a Ávila. Tuve que recorrer en detalle la vía para atender a las peticiones de los ganaderos, y municipios en referencia a pasos seguros para personas y para ganado. También condiciones de seguridad de los trenes, mejoras de drenaje, mejoras en cuanto al impacto ambiental.

Hace una semana hice el trayecto de Madrid a Robledo, y me pareció comodísimo el viaje en tren y baratísimo. Además para moverse por Madrid en metro autobús o cercanías, se conecta perfectamente el tren de Ávila.

Pero lo mejor es la hora que te sirve de relajación, divisando unos paisajes maravillosos, en unos asientos cómodos y perfectamente cuidados, leyendo tu periódico o leyendo tu libro favorito, perfectamente climatizado, y parando en las estaciones decimonónicas perfectamente cuidadas, que es un placer volverlas a ver. !Son ventajas al trayecto en tu coche!.

Es la quinta manera de ir a Madrid !!!!! a valorar...,!!!!

2. Tenemos 4 carreteras que nos conducen a Madrid de 4 maneras distintas

20-3-2017

por Manuel Mateos de Vicente

<https://avilared.com/not/25519/tenemos-4-carreteras-que-nos-conducen-a-madrid-de-4-maneras-distintas>

Hay varios estamentos abulenses que quieren que la carretera AV- 500, de Ávila a El Espinar, sea modificada, pero los segovianos quieren que se quede como está. Hay quien la considera de tercer mundo, exagerando, pues es una carretera pavimentada. Hay quien quiere que se arregle para evitar parte del peaje de la AP-6.



Señalización de las leguas en la carretera C-500 Ávila-El Espinar

Hemos de darnos cuenta que aparte de esta AV-500 tenemos también la AP-6, la bien proyectada N-110 y la que va por Las Navas del Marqués, la CL-505.

Para los que quieran llegar pronto tenemos la autopista, con un peaje que ronda los 10 euros, lo que se cuestiona si es legal pues hace siete años el Tribunal de Justicia de la Unión Europea dictaminó que la ampliación de la concesión a Iberpistas no era procedente (Directiva 93/97).

Actualmente, la parte de peaje de la AP-6 ya no figura como de Iberpistas sino de Castellana de Autopistas, que pertenece a un grupo de empresas catalán, Abertis.

Lo que necesitan los abulenses es que se ejecute la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea y se elimine totalmente el peaje hasta Madrid.

Otra injusticia, a mi modo de ver, es que al prolongar la concesión no se rebajara el peaje pues ya estaban amortizados los tres túneles. Pero lo que debe premiar es dejarla libre aunque sea el Estado quien tenga que indemnizar a los actuales propietarios.

A veces usamos la N-110 hasta Villacastín para evitar el pago de unos 2 euros para evitar la AP-51, que tampoco son legales pues si recuerdo bien la concesión implicaba que no habría peaje entre Villacastín y Ávila.

La carretera AV-500 la considero de naturaleza turística y algunas veces la utilizo para circular sin prisas, sin agobio, pues apenas encuentro tráfico. Fue proyectada por un ingeniero que admiraba como profesional, D. José Guedón. Tal vez necesite un ensanchamiento en algunas subidas, lo que supone pocos gastos. Lo que costara el ensanchamiento sería pronto inútil, pues es de esperar que se cumpla ya lo que dictaminó la Unión Europea.

Más que actuar en la AV-500 se debería emplear ese presupuesto en mejorar desde el punto de vista de la seguridad la carretera de Avila a El Escorial por Las Navas del Marqués. Esta carretera es mejorable tanto en su trazado como en la señalización; todos recordamos que en ella perdió la vida el más joven senador, Alberto Pindado, lo que justifica un análisis científico de la circulación en tal carretera.

A la puerta de mi casa, cuando vivíamos en la avenida de José Antonio nº 1 duplicado, había un mojón u obelisco con la inscripción 'A Madrid 19 leguas'.

Luchemos porque se cumpla la solución que favorece al usuario y se investigue por qué se incumplieron algunos acuerdos.

3. España: Lo que no mencionan los partidos 7 -2- 2016

por Manuel Mateos de Vicente

<http://avilared.com/not/18858/espana-lo-que-no-mencionan-los-partidos/>

¿Qué se necesita? Me baso en que mis estudios y trabajo me ha llevado por 25 países.

- Necesitamos que se nos inculque en la Escuela el amor al trabajo. Somos inherentemente vagos, lagumanes, perezosos, holgazanes y nos chuleamos de ello.
- Necesitamos ser corteses.
- Necesitamos erradicar la envidia, mal que nos puede corroer.
- Necesitamos luchar contra la mediocridad en todo lo que hagamos.
- Necesitamos apreciar al ser humano en si, ya sea carpintero, cantero, universitario o ministro.
- Necesitamos darnos cuenta de que la calle es nuestra, no es un vertedero y que si encontramos algún defecto debemos informar a las autoridades de ello.
- Necesitamos ser duros con los que copian ya sea en exámenes o en otros casos pues los que lo hacen serán después corruptos.
- Necesitamos un organismo donde demos a conocer si el profesor, o catedrático de la asignatura que tomen nuestros hijos, imparte sus clases debidas, sin que haya represalias.
- Necesitamos inculcar a los niños que hay que buscar la felicidad, satisfacción, en cada momento, en lo que hacemos, en nuestro trabajo sea el que sea.
- Necesitamos que se nos inculque que el prójimo podemos ser nosotros.
- Necesitamos que los profesores, maestros, tengan mucho de psicólogos.
- Necesitamos que se nos explique en las Escuelas lo que es la vida, nos hablen de las distintas profesiones, que sepamos resolver problemas sencillos de la vida, que la felicidad es el control de los deseos, que la megalomanía es una enfermedad mental.
- Buena parte de lo anterior lo aprendí en las clases de religión.
- También se necesita que haya cordialidad a nivel nacional pues parece que a nuestros paisanos les duele mencionar España y lo sustituyen por “este país”, la “geografía española”, en fútbol por “la roja”, y en otros deportes por “ÑBA” o “los hispanos”. Si nos disociamos caminamos hacia otra guerra civil.

Comentarios

Jose Antonio Garrido

“ Quiero agradecer que este artículo sobre política no sea un vertedero de insultos y descalificaciones. Creo que es el primer artículo político que es cortés e insufla buenos sentimientos en quien lo lee. Es de agradecer que no sea un panfleto al que nos tienen acostumbrados los medios de comunicación. Gracias por todo Manuel. „

Nicolás García

“ Estoy completamente de acuerdo con lo que dice Manuel. Y creo que además necesitamos recordar, reconocer y apreciar, lo bueno que tuvimos y tenemos. Necesitamos más personas como “ Manuel Mateos”

Adolfo Martín González

“ DIEZ son los mandamientos de La LEY DE DIOS, y DOCE son las recomendaciones del Sr. Mateos de Vicente . Debemos inculcar a nuestras próximas generaciones cosa harto-difícil, pues el RENCOR Y LA ENVIDIA de algunos pocos se dedicará a que nuestra ESPAÑA no vuelva a ser UNA, GRANDE, LIBRE Y CATÓLICA „

Domingo Malzoni

“ Es un placer apreciar este tipo de preocupaciones y con detalles que expresa en esta nota el señor con mayúscula D/MANUEL MATEO. No hay duda que quisiera aprender y ser un discípulo del saber de este ilustre señor, pero mi edad y mi vejez de 64 años solo me permite expresar lo poco que puedo aportar frente a este señor a quien admiro y ya es muy tarde para aprender de el y frente a sus conocimiento que doy fe por esta en oportunidades con el hasta paso vergüenza por mi falta de cultura frente a este referente de los españoles, gracias por permitirme tomar un café con usted lo felicito. „

Leo Borj

“ Comparto el dodecálogo con el que Manuel resume su muchísima experiencia y saber „

Ricardo Trigo

“ Querido amigo, dices que sin hablar de política presentas tu opinión... ¿crees que todo lo que ahí predicas no es política? Sin duda que todo lo que nos pasa tiene que ver con las deficiencias personales y colectivas de nuestro pueblo, que con tanta claridad describes. Un abrazo. „

Ramón

“ Completamente de acuerdo.

NECESITAMOS más artículos como este. „

4. Incendios forestales, ¿es humana la política de los montes? 1 -9- 2015 por Manuel Mateos de Vicente

<http://avilared.com/not/16408/incendios-forestales-es-humana-la-politica-de-los-montes-/>

Todos los veranos nos informan de grandes incendios. El apagarlos implica la actuación de medios costosos. Tenemos que reducir los incendios para lo cual hay que analizar el problema desde todos los puntos de vista posibles. En mi caso uno la preparación en Antropología con la de Edafología.

Hice una campaña hace unos años para que se introduzcan prácticas que tiendan a controlar mejor los incendios o a dificultar que se originen, que se publicaron en varios medios. Los incendios de bosque no solamente perjudican al quemarse la madera sino que causan que el agua apenas quede donde cae y que su escorrentía cause gran erosión de las tierras eliminando la capa vegetal. ¿Qué se puede hacer? En España según mi apreciación habría que analizar todo de un modo total, holístico. Me ceñiré solamente al impacto de la forestación en las personas que ello les afecta.

1. Analizar los lugares donde los lugareños están contentos con la repoblación. Haberlos haylos. Por ejemplo, en la parte de Hoyos del Espino y de Navarredonda (Ávila) donde me dijeron que ellos no queman el monte porque lo consideran parte de ellos mismos.

2. Se suelen plantar con especies no autóctonas, así aquellos que favorecen las plantas autóctonas sufrirían al verlas sustituidas por otras y algunos tendrían la tentación de iniciar un fuego.

3. La limpieza de los bosques es un problema conocido por todos; si insistimos en que la limpieza de los bosques se podría hacer por aquellos que se envían a la cárcel sin que sean peligrosos asesinos, como ayuda social. Un preso parece que cuesta unos 100.000 €/año. O también dar trabajo a aquellos que se acogen al Plan de Empleo Rural, que es eso de trabajar unas semanas y cobrar para todo un año. O exigirlo a algunos que cobran el subsidio del paro.

4. Algunos posibles incendiarios nos dicen que les pagaron las expropiaciones midiendo la superficie por fotos aéreas, que es menor que la real. A veces llega a un 30 por ciento menos cuando la orografía es montañosa.

5. Algunas expropiaciones se hicieron sin tener un contacto real con la gente de los pueblos afectados, creando inquina contra la repoblación, lo que conviene remediar acercándose humanamente a los afectados y escuchando sus quejas.

6. Parece que al repoblar sus tierras algunos perdieron el derecho a los pastos y con ello su medio de vida pues no pueden seguir con sus ovejas o cabras.



El bosque sin cortafuegos eficaces bordeando viviendas.



¿Por qué no se repuebla con alcornoques?

7. Algunos se quejan de que ya no pueden tener colmenas, que era su medio de vida.
8. Bien es verdad que en ocasiones todo está dirigido desde la ciudad por personas que no han tenido contacto con los que viven en zonas rurales y que actúan con prepotencia Así he escuchado en más de una ocasión a los de los pueblos que “el monte habría que quemarlo”.
9. Hay grupos que se autodenominan ecologistas que actúan de corazón, no por conocimiento de los problemas del campo.
13. Establecer una dicotomía en los estudios universitarios. En España los ingenieros de montes estudian de todo. En mi universidad de Estados Unidos estaban los ingenieros de montes que solamente concentraban sus estudios en la maquinaria, las edificaciones forestales, las industrias forestales y los caminos de los montes. La parte biológica era una titulación no ingenieril.
14. Estudiar asignaturas en antropología social para aquellos empleados de la Administración que tengan que tener contacto directo con la población rural, afectada por los bosques, y sus problemas pues me dicen que les tratan mal.
15. En un pueblo plantaron un chopo hace 75 años para saber algo sobre esta especie ya que solo tenían álamos, robles, encinas y alcornoques. Al cabo de 40 años el chopo estaba causando destrozos pero no lo podían cortar sin recurrir a un papeleo en la capital, distante 70 kilómetros.
16. Sé de un caso donde utilizábamos caminos y que fueron sembrados con unos árboles no autóctonos de tal manera que desapareció el camino lo que nos sentó muy mal pues reflejaba un desprecio total hacia los servicios existentes.
17. Cuando construyeron el primer Parador, el de Gredos en 1928, había un espacio sin árboles frente al mirador, muy agradable. A alguien se le ocurrió plantar unos pinsapos o pinitos, de tal manera que ahora han crecido mucho y las ramas están tan cerca de las habitaciones que molestan y pensamos sobre el peligro que representan si hay un incendio. Se lo he comunicado pero las leyes poco humanizadas no permiten que se corten y dejar el lugar exento para disfrute de los huéspedes como estaba al inaugura el Parador Nacional.
18. Motos de campo. He usado mucho las motos y tuve varias tipo trial yendo con cuidado por el campo, y una vez fuimos un grupo hasta Soria. Últimamente los de Icona nos trataban mal. A un hijo mío le pusieron una multa de un millón de pesetas aunque iba con cuidado por un sendero; en la multa ponía que estaba persiguiendo a los animales del campo; la recurrimos y quedó en nada.
19. Hay árboles muertos que no se pueden cortar. En Ávila había uno en San Antonio hasta que un día se cayó sobre un coche que circulaba por el Paseo de Don Carmelo matando al conductor. Estos días han caído en España varios árboles y ramas, causando muertos y heridos.

Podría seguir en plan técnico pues mi interés por los montes me ha llevado a analizar los incendios del Parque de Yellowstone, a recorrer la estepa y los bosques de Mongolia y a ver el bosque más completo y maravilloso que es el de Tasmania, Isla de Australia. A cuestionar que solamente planten coníferas o eucaliptos, que arden fácilmente. A que hagan cortafuegos eficaces con plantas que frenen el fuego. Que entresaquen parte de lo plantado cuando van creciendo los árboles. Falta en España aplicar las técnicas de Conservación del Agua y del Suelo. Más sobre el tema se puede consultar en www.manuelmateos.info.

Comentarios

Marta

“ Es cierto que hacen falta más cortafuegos y que los pinos son menos resistentes a los fuegos que los robles, las encinas, los castaños y las hayas. Los pinos en verano desprenden resina (de donde se extrae la trementina), es normal que ardan mucho más y más aun sino se cuidan, podan, y se recogen los residuos troncos y las podas o los troncos caídos naturalmente. Sobre todo el que haya incendios provocados con miras a la explotación urbanística de una zona... es un gravísimo delito que debería de ser penado con energía y mayor dureza. Y evitar este destrozo con sabiduría y recursos necesarios”

Uno

“ El problema de España es el carácter oportunista y prepotente de muchos, hay que aprender mucho de los montes comunales cuando están gobernados por juntas locales en lugar por una administración lejana a la gente y que efectivamente crea resentimiento en muchos habitantes rurales ,que

les quitan las ganas de mantener o crear nuevo patrimonio forestal, es desolador ver como la falta de limpieza por abandonos de actividad amenaza con destruir por fuegos entornos que se pueden perder sin que nadie actue.. „

Manuel Mateos

“ Miro con interés la situación global del problema. En la revista semanal "TIME" del 5 de Octubre, pág. 16-17, hay un análisis titulado "The fight to change how we fight fires" donde mencionan los fuegos superficiales para eliminar ramaje seco en el suelo, el resultado de los incendios en el parque Yellowstone, entresacar árboles cuando empiezan a crecer muy juntos unos de otros y que van ya 10 personas muertas este año por los incendios forestales. En España veo que los bosques son demasiado espesos y que no hacen cortas selectivas. „

Manuel Mateos

“ En otro número de Science, este del 18 de Septiembre, que recibo hoy, mencionan en la página 1264 algo que debo dar a conocer para que comparemos. Hasta Septiembre se han contabilizado 45.000 fuegos en Estados Unidos que han quemado 3'5 millones de Hectáreas y causado la muerte al menos a 4 personas. Para darnos cuenta se ha quemado una superficie equivalente a cuatro provincias del tamaño de la de (Madrid) o de (Ávila) y quedan 4 meses para finalizar el año. „

Manuel Mateos

“ Perdón que insista pero leo hoy en El Mundo que alguien que incendie un bosque puede tener 15 años de cárcel. Ya menciono que lo que hace la Administración ofende a algunos pueblerinos de tal manera que desean quemar el bosque. Lo que necesita un incendiario es que diga las razones de hacerlo y se le mande a un psicólogo, pues 15 años de cárcel nos cuesta a los españoles como un millón de euros. „

Manuel Mateos

“ Sobre la repoblación viene a cuento lo que se informa en la revista SCIENCE (Sept. 2015, pág. 1176 "Commercial forest: Native advantage). Es sobre investigación en Lincoln University, Bio-Protection Center, Nueva Zelanda. In forman de que las especies dominantes en repoblación (Pinos, Acacias y Eucaliptos) son invasores biológicos; también contribuyen a la difusión de pestes y hongos que destruyen el biosistema nativo. „

José Miguel “

“ Icona tiene por objeto evidente La Conservación de la Naturaleza como sintetiza su nombre. Pero

Hay pueblos que podan las encinas de esta manera desde hace siglos, por razones prácticas y los universitarios quieren que las poden de otra manera.

Yendo a Madrid se ve un bosque continuo a lo largo de unos 15 kilómetros sin que se vean cortafuegos eficaces. ¿Es esto correcto?



esa conservación de la naturaleza arrasa a otros intereses como pueden ser los de la Ganadería. Me refiero a que supeditan los pastizales de gente que vive de ello, a cómodas replantaciones que exigen desplazar estos pastos y alejarlos de su tradicional ubicación.

Ello acarrea el descontento de los ganaderos que se ven arrollados por la Administración. Y se dan casos de fracasos en las plantaciones de Icona por ejemplo en la Sierra de La Demanda.„

Manuel Mateos

“ Sobre quien se esconde como Macanaz. La última vez que estuve en el Parador de Gredos los pinos que planto alguien en un pequeño descampado donde jugaban los crios, llegan sus ramas hasta las habitaciones. Los plantó algún inepto hace unos 60 años y ahora no dejan cortarlos aunque más allá de esos 20 metros sin árboles entonces había millones de ellos. Un aspecto que no menciono está relacionado con la maldita corrupción que tanto envuelve a nuestro país.„

Jose Espinos

“ Muy interesante, y revelando aspectos a considerar,

Antes de los años 60 había cabras que limpiaban el monte y despejaban los caminos de acceso,

Ahora se deberían subvencionar para que el monte siga limpio.

Y se crearían puestos de trabajo.

En Galicia, se dice “echado al monte” significa que es imposible entrar, pues la vegetación lo impide.

En Avila hay montes que ocurre eso, y es lo peor para los incendios, Solo las cabras lo podrían limpiar para que fuese accesible otra vez“

Juan

“ Como siempre, tus sugerencias me parecen novedosas y en gran parte estoy de acuerdo con ellas. Falta sensibilidad por parte de las administraciones a la hora de consultar a los afectados por las decisiones que puedan tomar. Esto se debe corregir. Dicho esto, me parece injustificable que se quemara el monte por una decisión errónea. Eso no beneficia a nadie.„

José Luis

“ Manuel como siempre de acuerdo. Tus reflexiones recogen todas las posibilidades. Pero no crees que la política forestal no ayuda mucho a evitar los fuegos? Esto de "este monte habría que quemarlo" no es la reacción natural ante las ayudas de la nueva PAC?

santiago hernández

“ Me ha parecido un comentario estupendo, para tomar muy buena nota.„

Jorge

“ Manuel Mateos, tan certero como siempre en sus comentarios. Aunque no estoy de acuerdo con todo lo que dice, coincido completamente en que el problema de los incendios es en gran medida un problema antropológico, y esto es algo que no se suele tener en cuenta. Resalto también la importancia de tener profesionales bien preparados, con titulación universitaria, y expertos en incendios forestales.„

Elena del Castillo

“ Queda mucho por hacer. Principales causas incendios forestales: quemadas agrícolas y quema de matorrales para la obtención de pastos, unido, en menor medida, a los provocados por maquinaria agrícola o vehículos que circulan por los montes; por causas climatológicas: calor, falta de lluvia... Sin olvidar los intereses urbanísticos debido a los casos en que se edifica en zonas incendiadas sin que lo avale normativa alguna. Alcaldes y alcaldesas: hay gran porcentaje de pueblos en zona forestal que no implantan los planes obligatorios de actuación frente incendios forestales.„

Macanaz

“ Francamente, si deja exento el Parador tal y como estaba en 1928 no creo que aguante más de seis meses abierto. En las Partidas se decía que al que le pillasen prendiendo fuego al monte que lo

echasen a el. Entonces eran ganaderos que buscaban crear pastos pero entiendo que el signo de los tiempos es culpar a la Administración, si repuebla porque lo hace mal (vea los mapas de repoblación forestal del magrama y verá que no todo son coníferas), si no repuebla porque no repuebla. En cuanto a los lobos, pues nada, quitamos las ayudas de la PAC y solucionado, carguense los lobos que quieran.„

David

“ La mejor manera de prevenir incendios forestales es fomentar la ganadería extensiva que limpia de malas hierbas el monte evitando así los incendios en verano, pero la administración parece estar en contra de los ganaderos, fomentando la existencia de lobos en zonas ganaderas y luego se gasta millones en la extinción de incendios que se podían haber evitado „



Se crean los bosques pero después no se cuida de ellos. En esta foto hay un árbol bien grueso que se debe talar y también demasiados árboles muy juntos.

Ejemplo generalizado de los bosques que se inician con ilusión pero después no se cuidan ni se talan como es debido. Estos son unos ejemplos que conducen a que los de los pueblos deseen la quema de muchos bosques.



Estudié en la Universidad Iowa State asignaturas relacionadas con los bosques, una de ellas en "Selvicultura", siguiendo el libro "Foundations of Silviculture - Upon an ecological basis" por James W. Toumey. Ved el artículo "El Parador de Gredos, entre teas potenciales" publicado en el DIARIO D ÁVILA, 21 de agosto de 1993.

5. Monumento a las víctimas del terrorismo del 11 de marzo 12-7-2015 por Manuel Mateos de Vicente

<http://avilared.com/not/15677/monumento-a-las-victimas-del-terrorismo-del-11-de-marzo/>

La serie de actos terroristas que ocurrieron el mismo día, 11 de marzo del 2004, destrozaron varios trenes y se cobraron 198 vidas, aparte de cientos de heridos y afectados por vida.

Se necesita que se sepa y se conozca la tragedia y así se contribuye a que se piense en la incomprensible acción de los terroristas, sean quienes fueren. Curiosamente ocurrió un día antes de las elecciones generales y hay algunos libros escritos sobre una dudosa procedencia de lo ocurrido (ver el libro 'La cuarta trama. Verdades y mentiras en el caso del 11-M', por José M^a de Pablo Hermida).

Pensé en preparar una escultura como recordatorio de la tragedia del 11-M. Los escultores que viven de ello cobran millones de las antiguas pesetas por hacer algo que no se entiende con chapas de acero, o hierro barato que está siempre oxidado; así que puse manos a la obra.

Una "escultura" pensada en las víctimas del terrorismo se tiene que basar en el monumento junto a la estación del ferrocarril de Atocha, en Madrid, que es circular o sea un cilindro, según se ve en la foto.

En el de Atocha están los 198 nombres de los fallecidos y se pueden ver desde el interior del monumento oficial, lo que sustituí por agujeros donde se pueden meter mensajes y escritos diversos, para lo cual me basé en lo que hacen en el Muro de las Lamentaciones de Jerusalén; se pueden poner papeles de forma interactiva con los nombres de alguien que falleciera en tal acto.

Al monumento oficial le puse 15 cinchos que significan la protección a la vida, así como los años en los cuales las personas amamos más a la vida.

El mío está hecho en acero inoxidable de mejor estética que el acero oxidado.

Pensé regalarlo a Ávila, pero al no encajar lo regalé al pueblo de Yecla de Yeltes (Salamanca), con quién me unen ciertos lazos por parte de mi madre. La razón real de estar en Yecla es porque una joven de este pueblo murió en tal acto terrorista.



Monumento a las víctimas del terrorismo del 11 de marzo, de Manuel Mateos, en Yecla de Yeltes (Salamanca).

Comentarios

S

“ Una vez más me impresiona este hombre con letra mayúscula, llamado Manuel Mateos de Vicente. por su potencial de ideas, trabajo, e investigación y claro está todo enfocado a favor de mejorar muchas cosas por el bien de una Sociedad pobre en valores. Cada día se nos está manipulando y destruyendo nuestra palabra y libertad a cambio de unos cuantos políticos que salen de un día para otro, del tres al cuarto, y nos olvidamos de los verdaderos maestros que se merecen un monumento, como es el caso de este gran SEÑOR:

Enhorabuena. MAESTRO „

Julia Pérez-Cerezo

“ Manuel, no conocía esta faceta tuya. Nos sorprendes. Hace años que no vienes por China. „

Jose Antonio Garrido

“ Me ha gustado mucho el monumento en sí, así como el proceso de creación y la justificación del mismo que describe Dr. Mateos que fue profesor mío en seguridad vial y tiene publicados numerosos trabajos que nos han servido para reducir la accidentalidad en nuestras carreteras. Yo personalmente apliqué sus enseñanzas en la provincia de Zamora, en la Red Regional de Carreteras de la JCYL con bastante éxito „

Jose Espinos

“ Manuel Mateos fue el primer hijo de Avila que salio a estudiar al extranjero, su dilatada formación en varios temas ha sido apreciada por diversos estamentos de nuestra sociedad. BIEN MERECE QUE SE LE DEDIQUE UNA CALLE EN AVILA; tambien que se le organice un homenaje en Avila. Yo soy compañero suyo y estoy escribiendo esta nota desde Liberia, Africa.

Me ofrezco a colaborar en la citada iniciativa municipal y de estamentos culturales de Avila

Jose Espinos Ruiz

DNI 51 052 313H „

Domingo Malzoni

“ Mi mayor respeto a esta nota en dedicación a algo que ya es parte de nuestra historia, y como referente cuando la propia nota proviene de este ilustre señor con mayúscula.

A quien le debo el mayor respeto y le estoy debiendo un café cito como tantos que Hemos tomado juntos cada vez que dispone de tiempo en Ávila y me convoca a un café, como que yo Domingo Malzoni fuese algo y simplemente puedo ser un discípulo de las experiencias de este señor, gracias por ser parte de este nuestro medio plural "AVILARED.COM" „

jln

“ Suscribo integramente la opinion de Jose Manuel Otero, pero los despropósitos y disparates no son solo de estos días, vienen de lejos „

Jaime Reyes

“ Un acto barbarico y lamentable es bien remarcado con un monumento energico y a la vez simple y duradero. Bravo Manuel, bien pensado! „

Juan Manuel Otero

“ Ignoro el porqué de no encajar en Ávila esta donación pero no siendo el artístico, lo que se evidencia a todas luces, ni su simbolismo que está claramente expresado, pienso simplemente que su no aceptación encaja en el cúmulo de despropósitos y disparates que estamos viviendo en estos días. Hoy todos debemos expresar nuestro rechazo al terrorismo y todos los pueblos deberían tener un punto de referencia y recuerdo. Yecla de Yeltes ya lo tiene. Pido que lo conserve al mismo tiempo que le felicito, Sr. Mateos, por la idea y por su magnanimidad

Sant Cugat, 21 de julio 2015

jln

" Manuel, te puedes sentir orgulloso de tu iniciativa como corresponde a una persona de espíritu joven e inquieta.cuenta con el apoyo a veces silencioso de los lectores de Avilared.„

Oscar Mateos

" Precioso monumento! Un abrazo desde Barcelona y felicidades por el gran gesto.„

Jorge Mongil

" Otra admirable iniciativa de Manuel Mateos. Enhorabuena.„

Taiganides, Eliseo Paul

" I like the concept of the Monument that my university-mate Dr Manuel Mateos designed and built dedicated to innocent people being victimized by barbaric acts of terrorism.

I like the idea of having the spiral cylinder opening up with the big diameter at the top. It means the sublimations of the innocent victims will rise to heaven.

The war on terrorism is a costly war with no end. it is sad that religious fanaticism of the Inquisition medieval era is behind it.

Elieo Paul Taiganides, Grecia „

fernando duran

" Felicidades señor Mateos por su iniciativa y que pena por parte del ayuntamiento de Avila.

pienso que el terrorismo también se combate concienciando a la gente de los daños que produce y poniéndoles en guardia para estar ojo avizor.

estos actos nos ayudan a eso y a no olvidar a quienes sufrieron su azote

felicidades don Manuel Mateos „

Jose Luis Criado

" Querido Manuel: siempre me sorprendes con la diversidad de tus intereses y compromisos. En este caso no puedo estar mas de acuerdo con tu gesto. Enhorabuena porla escultura y el mensaje implícito. Un abrazo fuerte, Jose Luis „

john girardin

" Conozco a Manuel Mateos desde hace muchos años y no me sorprende en lo más mínimo esta iniciativa justa y original que ha llevado a cabo. Ha sido siempre una persona inquieta, innovadora y sobre todo altruista. Esta clase de compromiso es la que hace que un país sea mejor.„

Víctor

" Buena idea, para un gran fin.„

Yoli

" Mateos es un gran señor.„

Pilar

" Siempre tu actitud humana y altruista estará muy por encima de la burocracia social que sólo decide sin interés humano el valor del buen proyecto. Todo lo que tú propones es sabio y beneficioso y, en la mayoría de los casos, eso no interesa. No dejes nunca de luchar por lo que es justo con la fuerza y la rebeldía de la razón. Gracias a personas como tú, que invitas a la reflexión, es posible conseguir "algo". GRACIAS AMIGO MANUEL POR TU GENEROSIDAD Y BUENA SALUD INTERIOR „

vg

" Gracias manuel por tu gesto. las victimas de estos actos, siempre inocentes, se merecen esto y muchísimo mas. No se si nuestros politicos, reflejo de lo que somos,lo entenderan alguna vez. los dirigentes de Avila deberian explicar las razones de su rechazo.„

jose luis

“ Somos muy dados a expresar nuestros sentimientos cuando ocurre un suceso, pero con el paso del tiempo nos olvidamos fácilmente del mismo. Esta reflexión la llevan al extremo nuestros políticos. Tragedias como esta nunca se deben olvidar por lo que iniciativas como la tuya, Manuel, debería ser reconocida y apoyada. Ya que no se cuenta con mucho apoyo por parte de nuestros dirigentes al menos hagamoslo nosotros. La pena es que la capacidad de recuerdo de tu iniciativa se vea reducida de Avila (58000 habitantes) a Yecla (250 habitantes).„

JL

“ Es una preciosidad el monumento. Tiene una forma que recuerda al de Atocha, pero el detalle de los tres pilares le da un toque especial. Me parece un fantástico homenaje a las víctimas y su familias. Muchas gracias Manuel por el regalo.„

Javier Garmendia

“ Tengo mucho respeto por las víctimas del terrorismo ya que por mi trabajo y por circunstancias de la vida he presenciado unos cuantos, en Madrid. Creo que siempre es respetable y admirable que un ciudadano con dinero de su bolsillo aporte un monumento en memoria de las víctimas, ya que si no hay testimonios el "viento del tiempo" borra la frágil memoria de los humanos, que no debemos olvidar nunca a las víctimas inocentes.„

Kuko

“ Buena iniciativa!!. Nunca debemos olvidar a las víctimas del terrorismo, pues han dado su vida por la libertad de todos nosotros. Deben estar presentes siempre en nuestra memoria y debemos de darles la consideración merecida, tal y como ha hecho D. Manuel Mateos.„

Por su labor en esta materia

6. Manuel Mateos, Medalla al Mérito de la Seguridad Vial 8-12-2014

<http://avilared.com/not/12514/manuel-mateos-medalla-al-merito-de-la-seguridad-vial>

Manuel Mateos de Vicente ha recibido la medalla al mérito de la seguridad vial de la Dirección General de Tráfico por su trayectoria de investigación y estudio en esta materia.

Con dos doctorados, su dedicación a esta materia se desarrolló como profesor en la Universidad Politécnica y en su investigación personal, autofinanciada, para formarse en varios países y la investigar las causas de los accidentes, cuyo coste para la Administración hubiera superado el medio millón de euros. Tiene aun muchas propuestas que pueden evitar accidentes y atascos.

Conferenciante y divulgador, su investigación ha sido presentada en 35 ponencias en inglés en congresos dependientes de la Academia Nacional de Ciencias de Estados Unidos y otros organismos internacionales.

Su difusión escrita se encuentra en 300 publicaciones en diversas revistas y periódicos y en su página web.

Mateos ha analizado todos los aspectos desde la seguridad de los vehículos, pasando por recomendaciones a los seguros y llegando a analizar muchos factores de ingeniería como barreras, materiales seguros para señales y la señalización en sus formas y colores.

Su logro más destacado es el de conseguir que en Estados Unidos cambiasen el fondo de los carteles de las autopistas de azul a verde, explicando sus ventajas científicamente, y asegura que ha visto señales propuestas por él hasta en la estepa de Mongolia.

También tiene en cartera propuestas que no se han llevado a la práctica y que podrían reducir sustancialmente los accidentes en las carreteras.



Manuel Mateos, con la directora general de Tráfico, tras recibir la medalla al mérito de la seguridad vial por los muchos cambios que ha conseguido y que han evitado cientos de miles de accidentes.

Comentarios

Oscar patones

“Me parece fenomenal que reconozcan la trayectoria de un paisano como este. Felicidades manuel!”

José Miguel Fernández

“ Merecido honor. E Sr. Mateos nos ha aconsejado en diferentes ocasiones sobre asuntos en los que es competente la Entidad de Conservación de El Soto de la Moraleja, con acierto y profesionalidad.„

K Taiganides

“ Felicidades! Eres un gran hombre, un gran profesional, un ingeniero, un filosofo, padre, esposo, y una inspiración! Te queremos mucho!„

Jorge Mongil

“ Enhorabuena a Manuel Mateos, un excelente profesional que se merece este y otros muchos reconocimientos „

víctor

“ Mi mas sincera enhorabuena, te mereces ese reconocimiento.„

Manuel Mateos

“ Gracias Manuel Vicente. Eres el único edil que se interesa por mi investigación.„

Manuel Vicente

“ Enhorabuena „

7. "Abran el libro por el final", propone Manuel Mateos en su última obra, dedicada a su trayectoria profesional y personal

21-8-2014

por Manuel Mateos de Vicente

<http://avilared.com/not/11091/-abran-el-libro-por-el-final-propone-manuel-mateos-en-su-ultima-obra/>

El veterano ingeniero abulense Manuel Mateos de Vicente ha presentado su nuevo libro con una propuesta original: "abran el libro por el final, merece la pena".

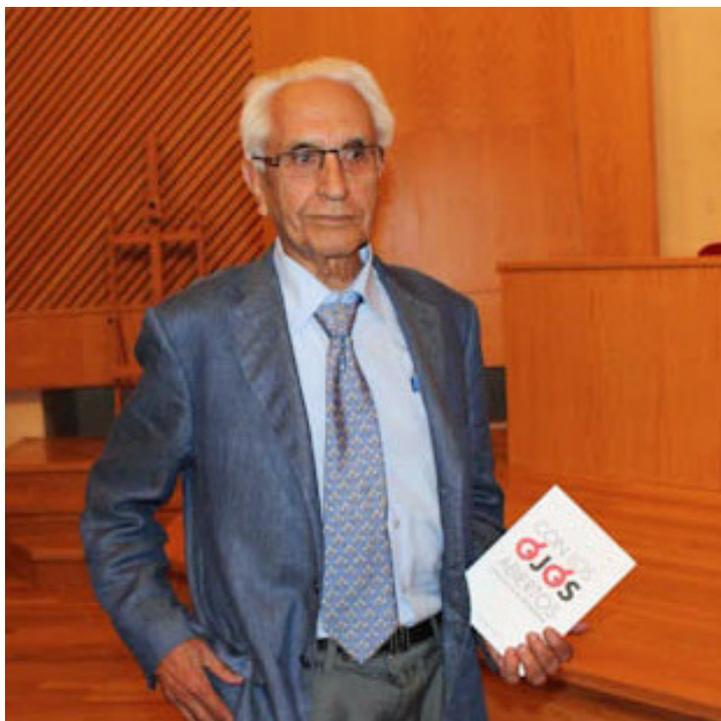
'Con los ojos abiertos, vivencias de un profesional', es una obra en la que, con una maquetación novedosa, narra sus experiencias profesionales y sus vivencias personales por todo el mundo tras una larga carrera que he ha llevado a trabajar a numerosos países cuando los desplazamientos por motivos de trabajo eran menos frecuentes.

Ingeniero de Caminos y doctor en Filosofía por la Universidad de Iowa, además de polifacético estudioso, la presentación del libro -el miércoles en el Auditorio de San Francisco- fue una conferencia muy personal en la que desgranó "experiencias" relativas a su profesión y a su vida.

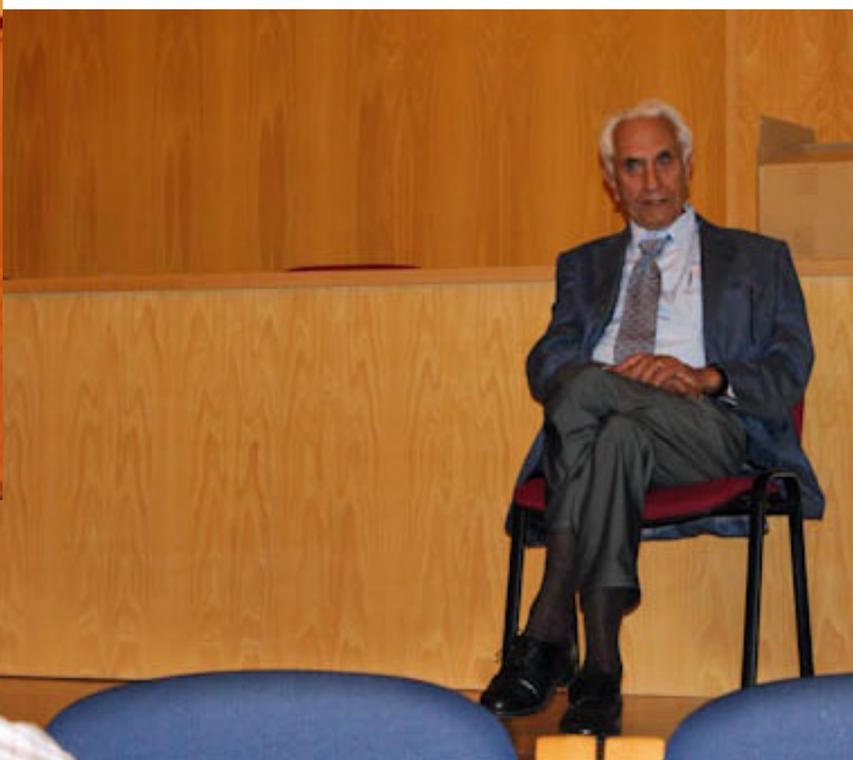
En la obra habla de la formación continua, de aspectos técnicos de hidrología, canales, puertos y geotecnia, y, entre ellos, "hay momentos también para la gente no entrada en materia tan profesional", como por ejemplo poesía en pie quebrado al estilo de Jorge Manrique, o vivencias de cada uno de sus viajes, como por ejemplo a Mongolia.

El libro no dejará indiferente a sus lectores, por ejemplo, cuando "compara para bien y para mal diferentes culturas", además de afirmaciones contundentes como la de que "la figura del catedrático que nunca da clase sólo se ha visto en España" o la pregunta "¿cuántas universidades españolas están entre las primeras 200 del mundo?", con su respuesta: "ninguna".

"Mirada al pasado, análisis del presente, y una previsión del futuro próximo" son claves que propone Mateos en el libro.



Manuel Mateos presenta su libro 'Con los ojos abiertos, vivencias de un profesional'.



8. La electricidad es cara, ¿por qué lo es? 16-2-2014

por Manuel Mateos de Vicente

<http://avilared.com/not/8655/la-electricidad-es-cara-por-que-lo-es-/>

Nuestra forma de vida está actualmente basada en la electricidad. Es producida a un coste razonable en las centrales nucleares o por el aprovechamiento de la energía del agua embalsada en las presas. A mayor coste por las centrales térmicas que queman carbón o combustibles líquidos o gaseosos. Y a un coste mucho mayor por molinos de viento, que los llaman aerogeneradores, y por paneles solares.

Hay grupos fuertes que están contra las nucleares o construir presas, que son las que producen electricidad a un precio muy económico.

Conviene que tengamos una apreciación real de las centrales nucleares, que no tienen nada que ver con la bomba atómica. En China están construyendo 50 centrales nucleares pues no hacen caso a los extremistas y en Francia tienen 50 en funcionamiento y siguen construyéndolas.

Sobre las nucleares y los tres fracasos que ha habido se debe analizar sus causas, ya que el último caso, Fukúshima, es porque los técnicos japoneses las colocaron haciendo de muro al mar, a los fuertes oleajes: lo que no comprendo, pues es de idiotas construir así sus centrales nucleares para un oleaje de unos seis metros de altura cuando estos días en España tenemos olas de 12 y más metros de altura. Chernóbil fue causado por el desastre de organización de la entonces Unión Soviética y su ahorro en seguridad al no construir una fuerte cubierta como hacían todos y que hubiera impedido que saliera al exterior radiación alguna. Lo de Three Miles Island fue un error humano, pues el tripón del vigilante le impidió ver una señal del peligro; algo parecido a lo del Alvia, que no hubiera ocurrido si alguien hubiera pensado normalmente, no sólo técnicamente, y hubieran puesto una señal barata unos dos kilómetros antes de la curva, algo que se le ocurre a un niño de 10 años.

En cuanto a las presas, los grupos que están contra ellas lo hacen por defender el hábitat de algún conejo o alacrán, a mi modo de verlo, pero me parece que en realidad es por creer que fue un invento de la dictadura, pues España despegó industrialmente por la construcción de muchas presas que suministraban electricidad barata; entonces España llegó a ser el tercer país del mundo en número de presas detrás de Estados Unidos y Japón.

Veamos los molinos de viento. Se empezaron a construir en la época de Zapatero. No sé por qué pagaban por un solo molino de viento y año un precio mayor que el valor de toda una hectárea y en cada hectárea se podían levantar varios de esos molinos.

Un caso: a unos familiares les iban a plantar tres molinos de viento y les daban 6.000 euros al año por cada uno; estaban muy contentos y no entendían por qué les daban tanto dinero; pero antes de que los construyeran perdió la partida Zapatero y el nuevo gobierno ha parado tan excesivas subvenciones. Me han mencionado que el contrato por poner los caros molinos es por 30 años, lo que me parece una incomprensible carga para los españoles pagadores de impuestos. Estas subvenciones sin lógica fueron hechas sin un regateo con los propietarios de los terrenos ¿por qué razón? Resulta que en esos 30 años, y si instalan tan solo dos molinos de viento en una hectárea, se habrá pagado al propietario más de 60 veces el valor de la hectárea: la ruina para Hacienda solucionada por los que pagamos impuestos.

En cuanto a los parques de paneles que captan la luz solar parece que las subvenciones también eran excesivas, de derroche. Hay uno que veo con frecuencia y ya tiene varios paneles descansando, o sea, sin seguir el movimiento del sol.

Es necesario que se revise el muy excesivo canon anual por cada molino de viento, y en cuanto a los paneles solares considerar que el robo del cobre de sus instalaciones tenga un gran castigo, y si es hecho por personas de otros países expulsarlos y declararlos personas non-gratas.

Se debe investigar más el aprovechamiento de la energía de las olas del mar y de las mareas que son energías renovables, tema que prima hoy en día.

Las centrales que queman combustibles deben irse reduciendo a medida que se vayan construyendo más presas o más centrales nucleares. De las que queman carbón se deben aprovechar al

máximo los hollines, material en el que tengo varias tesis y trabajos científicos para hallarlos usos, lo que tengo recogido en seis libros en inglés, que se presentan en el gráfico, y en uno de 450 páginas en español.

Un tipo de hollines que descubrí era un verdadero cemento, que mi universidad no quiso patentar, y se está usando en Estados Unidos por millones de toneladas al año; por ello contribuyo a evitar que vayan a la atmósfera millones de kilos al año del peligroso anhídrido carbónico, causante del cambio climático.

9. Viajar tiene sus peligros 10-11-2013

por Manuel Mateos de Vicente

<http://avilared.com/not/7454/viajar-tiene-sus-peligros/>

Parece que el futuro de muchos graduados y no graduados universitarios es emigrar. En mi profesión hay unos 3.000 ingenieros trabajando fuera de España. Por ello tengo un libro terminado, a falta de imprimir, sobre el protocolo en otros países basándome en mis meteduras de pata y en análisis culturales. Me centraré aquí en los viajes de turismo.

Lo que no se suele tener en cuenta cuando viajamos a otros países es que hay culturas muy distintas de las nuestras cuyas costumbres, protocolo, debemos respetar. He visto a algunos españoles en grupo ruidosos y mofándose de la manera de ser de los de otros países u otras etnias.

Fui a Mongolia, lo mismo que a otros países (Kazajstán, Rusia, Siberia, etc) nada más independizarse de la Unión Soviética pues quise saber cómo se vivía bajo el comunismo ruso. Aquí estoy con dos de mis caballos para el recorrido que hice por el campo para ver la forma de vivir en las yurtas por mis estudios de antropología. Hay más caballos que personas; es donde primero lo domesticaron. Los niños aprenden a montar a caballo antes que a andar. Entonces, 1992, gran parte de la población vivía en el campo, en yurtas, que son unas tiendas circulares de fieltro. Últimamente todo ha cambiado mucho. Las costumbres en este país y otros muchos las comento en mi libro sobre viajes y culturas y algo también en www.manuelmateos.info.

Hay naciones que condenan con la pena de muerte a los que trafican con drogas o hasta por consumirlas. En algunos países fumar un simple porro está castigado con la cárcel y por estar metidos en drogas hay unos 2.000 españoles en cárceles de otros países, que no son hoteles de tres estrellas como las cárceles de España. En España posiblemente la mitad de los reclusos están por las drogas.

Hay países donde no se pueden sacar objetos artísticos; en China existe la pena de muerte para quien trate de sacar una reliquia budista. Lugares donde se debe ir vacunado o donde hay que tomar pastillas para evitar enfermedades endémicas. Barrios en los cuales no se puede uno aventurar. De ello hay que ser consciente cuando se viaja fuera de España. En algunos países o regiones es endémico robar, de lo que hay que enterarse antes de ir; en el primer viaje a Johannesburgo dejé la maleta en la habitación para recoger algo en recepción y al subir unos minutos después me encuentro que habían desaparecido los billetes portugueses que acababa de colocar en un bolso lateral; aprendí para los siguientes viajes.

Hay que tener en cuenta que el protocolo social de algunos lugares difiere mucho del nuestro. Conviene cerciorarse de sus costumbres pues hay formas de actuar nuestras que les ofenden. Lo que aquí nos parece normal por ser corriente puede ofender en otro país. En países árabes mostrar la suela del zapato es un insulto; tampoco se debe saludar con la mano izquierda. A los musulmanes no se les pregunta por la esposa; se debe de decir ¿cómo está tu familia? En China no se debe llevar los dedos a la boca y si hay algún hueso se escupe en el plato. Miles de millones de personas comen solamente con los dedos, principalmente en India y países árabes. En Mongolia no existía la palabra



Manuel Mateos en Mongolia

gracias, según me dijeron pues ayudar es algo natural. En China cuando se da algo se hace con ambas manos, pues darlo con una es muy descortés.

En las relaciones personales hemos de ser cautos; en Dubai y otros países musulmanes es delito besarse en público una mujer y un hombre y ciertas "actitudes" entre hombres pueden significar la muerte. En ciertas ciudades musulmanas las mujeres pueden ser insultadas, o peor, si van con vestidos "provocativos". Cuando mi mujer iba conmigo a Querbela (Irak), llevaba puesta una abaya (mantón tapatodo), que nos prestaban y no tuvo ningún problema pero las mujeres de los diplomáticos que fueron vestidas normalmente sufrieron injurias.

En Singapur parece que todo está prohibido y las multas son elevadas en dinero o castigadas hasta con fuertes latigazos, aunque seas extranjero.

Si en una nación está libre el fumar un porro no se debe comprar para llevarlo a otros países pues podemos tener problemas con la justicia aunque se haya comprado donde es legal su venta.

No hay que hacerse cargo de paquetes o maletas de nadie, aunque sean amigos, sin saber exactamente lo que hay dentro.

He sabido de casos en los cuales han matado a españoles pero no ha trascendido a la prensa, pues entonces no había tanto corresponsal como ahora ni tantas televisiones que tienen que informar de los sucesos, que es de lo que mas público atrae.

Raptar y pedir un rescate puede ocurrir en algunos países africanos.

El protocolo de las comidas puede ser tan diferente del nuestro que se nos quiten las ganas de comer. O que tengamos que comer algo que nos produce náuseas: por ejemplo en donde la parte favorita de un cordero es el ojo, y te lo puede ofrecer como cortesía.

Estamos acostumbrados a beber agua del grifo, pero en algunos lugares no debemos ni lavarnos los dientes con ella, ni poner hielo en la bebida.

Aquí solo presento algo para que haga cavilar a quien pretenda ir a un país donde la cultura no sea la que llamamos occidental. Para aquello que vayan a trabajar a otros países les recomiendo que se enteren bien de sus costumbres; en mi libro sobre estos temas menciono costumbres de muchos países en los que he tenido que ir por el trabajo. Para aquellos interesados en este tema les recomiendo que lean en internet 'Jugarse la vida en Irak' donde explico algunos hechos de mi segunda estancia en este país.

Comentarios

Edu

"Yo extendería este comentario no solo para las personas sino también para las empresas. He tenido el privilegio de visitar y conocer mucha gente de muchos países diferentes y en muchas ocasiones he escuchado el comentario que las empresas de nuestro país no entienden la cultura. Por ejemplo estoy viendo muchas empresas de construcción que vienen a Estados Unidos sin entender que la manera de construir aquí es diferente en lo que se refiere al control de documentación de obra aquí y de ahí vemos como OHL y Dragados están enfrentadas en la obra del metro de New York. Este enfrentamiento les puede costar mucho dinero en litigaciones. Es por eso que es muy importante que conozcas el lugar donde vas a hacer negocios y no pensar que porque eres una empresa fuerte se te va a tratar diferente. Hay lugares donde no se te conoce,,

Henri

"Yo que he viajado tanto que tú te felicito sobre tu artículo. Tu amigo, Henri,,

10. La autopista Villacastín-Ávila. Cómo contribuir al turismo 8-9-2013

por Manuel Mateos de Vicente

<http://avilared.com/not/6568/la-autopista-villacastin-avila-como-contribuir-al-turismo/>

La autopista AP-51 (Villacastín-Ávila) iba a ser libre de peaje, gratis, al alargar la concesión a Iberpistas de la autopista hasta Adanero (AP-6) en otros tantos años. No sé por qué no se llevó a cabo esta condición. Un fallo político.

Cuando circulo por ella hay tan pocos vehículos que me pregunto si es rentable, o sea, si se amortiza el coste del personal de las taquillas, del mantenimiento y amortización. Convendría plantearse otra forma de utilización.

Una de ellas es eliminar el peaje que fue la condición al construirla.

El tramo Villacastín-Ávila en ambos sentidos está infrautilizado, y en ciertos días a ciertas horas podría ser sin velocidad máxima, lo que es bueno para el turismo local. máxima para captar a conductores de Estados Unidos que quieren desfogarse yendo a muy alta velocidad.

Se ha avanzado mucho en seguridad vial desde que empecé a analizarla en 1964 y después de haberse hecho realidad centenares de mis propuestas para disminuir los accidentes viales.

Pero todavía queda mucho por hacer que no sea meterse con el conductor sino aplicar los conocimientos en ingeniería o la creatividad. En internet se pueden ver mis propuestas aceptadas y las pendientes de aceptar o analizar. Esta labor la he realizado sin ayuda alguna y está a disposición del lector.

En España no tenemos la menor posibilidad de ir a la velocidad que queramos, y todos quisiéramos ir alguna vez a la máxima de nuestro coche. Esto es un deseo general. Se podía establecer que la autopista entre Villacastín y Ávila fuera sin velocidad máxima durante ciertos días de la semana. Así se captarían conductores que, lógicamente, pararían en Ávila, lo que es beneficioso para el turismo local.

Es posible que con esta oportunidad no tengamos los conductores deseos de sobrepasar la velocidad máxima de las autopistas, lo que se reflejará en menos accidentes y también en menos recaudación por multas. El diseño de tal autopista con curvas de gran radio admite, sin peligro, velocidades por encima de los 200 kilómetros por hora. Esperemos que nuestros dirigentes, generalmente políticos y no técnicos, sean generosos con adjudicarnos esta autopista sin velocidad máxima.

Otra solución: los coches se hacen para circular a más de 120 kilómetros por hora. En Francia la velocidad máxima es mayor de 120. En Alemania, en algunas autopistas, no tienen velocidad límite. En Estados Unidos, por ejemplo en el Estado de Montana, no multan a quienes van a la velocidad que deseen, para atraer turistas. En Canadá en algunos tramos de la autopista número 1 no controlan la velocidad.



Comentarios

Edu

“ Manuel - Tienes razon cual es el motive de controlar tanto la velocidad y fabricar vehiculos de tanta potencia. Si no tienes un sitio donde puedes ir a esa velocidad para que los fabricas? Al mismo tiempo entiendo que si abres una autovia sin limite de velocidad abres las puertas para esos pilotos de ralies frustados que harian de estos lugares pistas no autorizadas de competicion. Quizas se puede subir el limite de velocidad a 160 km/h siempre que pagues peaje por que 120 km/hr no es nada con los coches que existen.„

Espectativa

“ Estoy totalmente de acuerdo con la decisión del Sr. Manuel Mateos, y es más no podría tener más razón de la que tiene! sinceramente en este país cuando tratamos de ayudar se nos critica incluso antes de haber probado la manera en como están pensadas las cosas y no solo eso, sino que hay dos propuestas las cuales creo yo que son muy factibles, la primera eliminar un peaje, con lo cual no veo ninguna desventaja...(soy residente de Barcelona y ojalá propusieran esta decisión, en menos de 40 km tengo dos peajes que suman un total de 3,95€) y la otra eliminar el límite de velocidad de 120 k/h, mucha gente criticara esta decisión, por la seguridad o los accidentes que pueda ocasionar, y sinceramente no creo yo que eso sea el origen del problema, esta estudiado que los accidentes de trafico no son por la velocidad, sino por los despistes e imprudencias al volante tanto otras más importantes como el alcohol..

Yo desde mi punto de vista veo una propuesta muy atractiva e incluso si se llevase a cabo estoy seguro que iría a probar el tramo de la autopista y hacer una visita a ávila, sin duda alguna! Un saludo „

Manuel Mateos

“ Experimentar el ejemplo de Alemania, que no son tontos, no cuesta nada. Puede ser un mes y ver qué pasa. Si no se experimenta no se avanza ni se aprende. Si el escondido “mofo” dice que es una melonada la forma de saberlo es experimentando. Y por si no lo sabe me han aceptado tal vez 500 melonadas en el mundo. Y a lo mejor me debe la vida.„

mofo

“ Pues aún valorando y apreciando su extenso curriculum, lo de la AP 51 me sigue pareciendo una melonada. Saludos „

enjuto

“ Sr. Mateos ante todo mi admiración por su extenso y valioso curriculum a la vez que poco reconocido en nuestro país. Dicho esto me podrá permitir dudar de que no limitar la velocidad máxima en las AP51 traiga algún tipo de beneficio a nuestra ciudad. Sigo convencido de que ese no es el camino, sin duda habrá formas y maneras más realistas de incrementar el turismo en Ávila.„

Manuel Mateos

“ No me había fijado en que el que se esconde como “Mofo” dice que es otra melonada mía. En efecto tengo muchas melonadas.

Una de ellas, que es uno de los tres cementos que descubrí y no patenté para beneficio de la Sociedad, está beneficiando diariamente a los 7 mil millones de personas en la Tierra, lo que incluye a Mofo. Si hubiera 1000 personas que hubieran hecho aportaciones parecidas a esta mía no existiría en la Tierra el problema del cambio climático.

Las tuberías perdían en España agua a millones de litros por día; empecé su análisis en 1972 y ahora expresado en 10 libros que son para que se eviten los problemas que causaban pérdidas inútiles de agua.

Mis siete libros en inglés y uno en español son para que se emplee más la tierra como material barato y sostenible; no sólo para producir melones en las huertas.

Tengo más “melonadas”, muchas.

En Ávila no se aprecia esta labor social mía por las autoridades y solamente tengo una carta donde mencionan positivamente mi investigación y es de la Guardia Civil de Ávila. Pero: Fuera de España el año pasado me adjudicaron lo del "Man of the Year 2012" y el "Sir Isaac Newton Scientific Award of Excellence for 2012". Aparte de invitaciones y homenajes a montones de rectores y catedráticos desde Australia, China... hasta Canadá.

Si tienen curiosidad comparen la labor en la atmósfera, magnetismo y meteorología de Duperier con la mía en esas tres especialidades.

En Historia comparen mi estudios sobre el origen del vascuence con el que hizo Sánchez-Albornoz, quien estuvo equivocado para beneficio de la Eta.

Tengo melonadas de ayuda social a montones para escribir más libros, pero ya llevo 30 escritos y estoy cansado.

La melonada mundial más cara afecta positivamente a los más de 50 millones de americanos que usan las autopistas cada día pues les convencí para que cambiaran los 5.000 cartelones ya existentes. Como antropólogo puedo informar a quien no da la cara y se autodefine como "enjuto" que teniendo un tramo para circular sin límites hace que haya menos conductores que lo hagan en autopistas congestionadas; o sea que indirectamente desciende el número de accidentes.

Más melonadas: ver mis libros algunos de los cuales están en la Librería Medrano de Reyes Católicos o gratis en Internet.

La envidia es el virus de la mente. Reír, aunque sea sin gana, es bueno para nuestra mente y nuestro cuerpo. „

Manuel Mateos

" Hago dos propuestas. Una de ellas es que se elimine el peaje, lo que nadie comenta. Otra es dejar la velocidad libre cuando no haya coches que entorpezcan. En Alemania hay autopistas peor diseñadas que la de Villacastín a Ávila donde pueden ir a 300 km/hora y tal país tiene un coeficiente de víctimas muy bajo; las autopistas de Alemania se hicieron casi todas con Hitler, hace 80 años. Menciono Alemania porque hay españoles que han ido allá sólo para ir a toda pastilla. La regulación debería ser apoyándonos en la experiencia de Alemania.

Lo de ir a un recinto no atrae a nadie ni aporta visitantes a Ávila.

Como menciono, no sería el primer caso en el mundo. En mi menos vejez lo he probado y da gusto como responden los coches pues vas a 200 y ni se mueven.

Sería cuestión de probarlo y si hay accidentes anormales eliminar tal prerrogativa. El que la acepta allá él. Pero si actuamos de una forma paleta y dejar ese 120 en una vía hecha para ir a 200 pues sigamos. Yo no paso de 120 y los hay que me adelantan como rayos.

Mis centenares de propuestas hechas realidad han evitado centenares de miles de accidentes aunque en España no se reconozca mi trabajo hecho sin ayuda de nadie, por eso de la envidia el mal de los españoles; lo que si hacen en otros países que últimamente es ABI "Man of the Year 2000" o "Sir Isaac Newton Scientific Award of Excellence".

Hay que cumplir con lo de "nadie es profeta en su tierra", pues esto de la seguridad vial es una de varias facetas que he investigado y que benefician a Ávila y a la Humanidad.„

Mofa

" Otra melonada más del Sr. Mateos... y van „

enjuto

" ¡ Menuda idea brillante!, el " happy hour" de la velocidad máxima, descerebrados a todo lo que da el coche por una vía de uso público, ¡ lo que hay que leer! Tantos años estudiando la seguridad vial y sale con esta. Sr. Mateos no compare las autopistas alemanas con las nuestras, ni por la orografía, ni por diseño, ni por los vehículos que por ellas circulan. Y permítame cuestionarle y dudar de que la AP51 esté diseñada para velocidades de más de 200 km/h. ¿ Se imagina usted las situaciones de peligro que generarían esos conductores que usaran la AP51 para " desfogarse"? No he visto mayor despropósito en un artículo sobre " seguridad vial". Y por si usted no lo sabe existen unos recintos donde la gente sale a desfogarse y a circular a la velocidad máxima de su coche, donde el riesgo solo es asumido por el propio conductor, no se pone en peligro al resto de los usuarios, y las curvas y tra-

Velocidad a tope

“ Con teóricos de este género no salimos del pozo. Parece que en esta ciudad sólo se puede vivir del turismo... como tiene tanto que ofrecer. „

Relaxing

“ Brillante idea la del profesor. Convertir la AP-51 en un circuito traería muchos visitantes. Yo propongo valorar los récords. El subidón de adrenalina sería elevado y la cantera de futuros pilotos, inagotable.

Eso si, cuatro horas al día y por la mañana, de Viernes a Lunes, para atraer visitantes. Las grúas y talleres de chapa también harían negociete. Bien elucubrado, Mateos.

Y los radares funcionando a tope los demás días, cazando a los adictos a deshora.

Mateos for president !! „

Uno

“ Es lo que tiene la economía capitalista que si uno optó a una concesión y tiene perdidas en la operación pues evidentemente se lo tendrá que repercutir a los accionistas, si quereis fomentar el turismo regalar los importes con la factura del restaurante, porque en una economía capitalista no se debe hacer cargo el estado de las perdidas de empresas privadas.... „

11. ¿Un fallo o error subsanado en el tren Alvia de Santiago? 7-8-2013

por Manuel Mateos de Vicente

<http://avilared.com/not/6210/-un-fallo-o-error-subsanado-en-el-tren-alvia-de-santiago/>

En el artículo publicado el 28 de julio daba una serie de sugerencias para mejorar la circulación de los trenes. Expresaba que la señalización fija, por mensajes, en Renfe, no había surgido de un análisis científico, lo mismo que la de las carreteras, salvo alguna excepción.

Ayudado por el artículo y con fotografías que poseo hice una campaña para que tal tipo de accidentes no volviera a ocurrir. Con 80 muertes se puede uno preocupar y dar a conocer lo que considero como un fallo. Para ello he dado a conocer mi opinión a través de internet, pero también directamente por teléfono y por carta. He querido saber si había algún tipo de señalización como se hace con las carreteras que tienen un tramo peligroso. Para ello he contactado con decanos de Ingeniería T. de Obras Públicas de Santiago de Compostela y de Caminos en Galicia. También con sindicatos de maquinistas de Renfe. Parece que no había ningún tipo de señalización física que advirtiera a los maquinistas de la necesaria disminución de la velocidad en la curva de Angrois.

Por fin el día 4 de agosto informan en televisión que han colocado señales en el lateral de la vía advirtiendo de tal punto negro; pero a burro muerto la cebada al rabo.

Tengo amplias razones para explicarme con dureza contra aquellos estamentos regidos por personas que parece que no aman su trabajo. Mi certeza de que gran parte de los accidentes se pueden evitar datan de cuando tenía 20 años de edad y vi una víctima mortal en la carretera nacional a la altura de Las Hervencias. Los funcionarios inútiles, o poco profesionales, no se habían percatado de que una rama invadía la carretera a poca altura y tal rama pegó contra la cabeza de una persona de Aldeavieja que iba en la caja de la camioneta.

Aunque no tiene nada que ver con sitio del accidente: estas son las señales que se ven actualmente en el ferrocarril. No tienen una base científica. Son de formato y colores que no atraen la atención de los maquinistas. Conviene que se analicen las necesarias mejoras, basadas en aspectos culturales, no ingenieriles. Según me han informado no había ninguna señal que advirtiera de la curva peligrosa que ha causado 79 muertos.

En la sección 'Tráfico' de mi web (www.manuelmateos.info), se pueden ver algunas de mis propuestas para que nosotros, como conductores de nuestro vehículo, captemos mejor las señales, lo que afectaría en una menor siniestralidad.

He conseguido algunos cambios, pero seguimos en España con muchas señales de tráfico que no fueron analizadas científicamente antes de adoptarlas.

Analiqué científicamente los cartelones de Estados Unidos en 1965 y les aconsejé que los modificaran, lo que hicieron unos seis años después y ello implicó cambiar completamente miles de carteles informativos de todas las autopistas.

Se debe respetar el trabajo que he hecho en materia de seguridad del transporte expresado en 300 comunicaciones y darlo a conocer ya por el profesorado de las escuelas de Ingeniería Civil, Obras Públicas y de Caminos. Y que apliquen nuestra aportación fruto de una larga dedicación en materia de seguridad del transporte para mejorar ya toda la señalización física de los ferrocarriles españoles y de las carreteras.

Como complemento al artículo pongo un par de fotos con mis comentarios.

En cuanto pusieron el tren Mag Lev en China fui a verlo. Solamente hay un maquinista, lo mismo que en Estados Unidos y en otros países. En España van dos, tal vez por aquello de que en los de vapor iban dos el maquinista y el fogonero, aunque en cabina solamente suele haber una persona.



Señalización ferroviaria en Portugalete (Vizcaya)



Foto tomada por el autor en el trayecto Shangai-Pudong (China)

Este tren circula a 430 kilómetros por hora sin que sintamos movimiento alguno en los vagones. Es un invento alemán de hace más de 50 años. Es carísimo de mantener.

China llevó a cabo este tren, y también el que va al Tíbet a un coste desorbitado y otros, porque el Ministerio del Transporte manejaba el 10 por ciento del PIB del país. El todopoderoso ministro se creyó más que un dios pues se ha averiguado que hasta tenía 18 amantes y acaba de caer en desgracia por ello.

En España también ha habido derroche con eso del AVE, innecesario en muchos casos, ¿o en todos?

12. La desgracia del tren Alvia por Santiago de Compostela

28-7-2013

por Manuel Mateos de Vicente

<http://avilared.com/not/6079/la-desgracia-del-tren-alvia-por-santiago-de-compostela/>

Está siendo ampliamente comentado el accidente que ha ocurrido cerca de Santiago de Compostela, que se ha llevado 80 vidas. Parece seguro que el tren circulaba a 190 km/hora en un tramo construido para no sobrepasar los 80 km/hora.

Siempre me ha preocupado la seguridad de los trenes, lo que es parte de mi especialidad en seguridad del transporte, aunque principalmente de las carreteras. Tengo 85 años de edad y sigo al día en varios desarrollos de la técnica; acabo de someter dos comunicaciones científicas a la Academia Nacional de Ciencias de Estados Unidos.

He viajado en cabinas de trenes en Estados Unidos cuando apareció el Amtrack, que era lo más avanzado entonces y el conductor me mostró los diversos sistemas de seguridad: me demostró que si queda inconsciente o se muere un conductor el tren empieza a frenar. He estado en las cabinas de los AVE de España, de día y de noche, donde me han explicado los sistemas de seguridad. Me faltó tiempo para ir a China y montar en el tren más veloz del mundo, que alcanza los 430 km/hora sin que haya movimiento alguno en los vagones.

He insistido hasta la saciedad en que la señalización española de las carreteras no es científica, y he dado normas para cambiarla en lo que he conseguido ya algunos cambios, en lo que habré contribuido junto con otros estamentos a que se hayan ido reduciendo los accidentes de las carreteras. La señalización ferroviaria fija también adolece de no haber sido analizada científicamente. El mayor éxito de mis propuestas fue en Estados Unidos, donde propuse en 1965 un cambio total en la señalización de las autopistas, que fue llevado a la práctica para bien de los millones de conductores que las utilizan diariamente, aunque ello implicara el costoso cambio y modificación de miles de cartelones.

Mi lucha por mejorar la seguridad vial está plasmada en 300 publicaciones que están a disposición de los técnicos.

En otros temas, algunas vías del tren sufren movimientos debido a la naturaleza de sus arcillas. Como experto en arcillas traté hace 40 años de que aceptaran un método mío propio muy barato para consolidar tramos con arcillas inestables que pudieran causar descarrilamientos, pero no tuve éxito. En España es difícil que consideren las soluciones originales o tal vez no supe venderlas. Este trabajo está expresado en 40 ponencias en inglés y está siendo aplicado en Estados Unidos; lo he difundido ampliamente en publicaciones en español. Cabe la posibilidad de que el descarrilamiento se debiera a un fallo por las arcillas bajo la vía, aunque yendo a más de 180 por hora en una curva cerrada no es nunca recomendable, tanto en coche como en tren.

Sobre accidentes graves ferroviarios no se difundió apenas uno gravísimo que ocurrió en el túnel de Peñacallada, cerca de Ponferrada en 1944, donde murieron varios centenares personas al quedar atrapadas dentro de un túnel; tal noticia no dejaron que fuera bien difundida por la prensa y se mencionó que solamente habían muerto dos personas, si recuerdo bien.

Parece que fue debido a un fallo técnico porque añadieron a un tren de viajeros otra locomotora que parece no le funcionaban los frenos: esto hizo que el tren adquiriera una velocidad excesiva, incontrolable, según me acaba de contar un nativo de aquel lugar quien también me recuerda que chocó en el túnel con una máquina de maniobras y después también chocó un tren carbonero contra el tren de viajeros que estaba descarrilado en el túnel; hubo un incendio en el túnel que impidió que salieran los pasajeros; también me comentó mi amigo que los maquinistas del tren que llevaba las dos máquinas se salvaron porque se tiraron en marcha.

Aquel accidente de Ponferrada, durante la dictadura, no se difundió apenas por la prensa. Éste de ahora está siendo ampliamente difundido por la prensa, televisión y redes sociales. Pero se están dando opiniones sin que se sepa oficialmente la razón del descarrilamiento. España está tratando de conseguir unos contratos millonarios para construir trenes de alta velocidad en varios países, entre ellos Arabia, Brasil, Rusia, India y Emiratos. Por ello conviene saber cuanto antes la causa del accidente evitando que se difundan otras que pueden hacer que se descarten las propuestas españolas en esos países.

Este accidente de Santiago de Compostela, que parece ha sido debido a una fallo del maquinista, se está discutiendo a varios niveles y se mencionan posibles fallos en los sistemas que avisan de las incidencias, que si el muro estaba mal construido, que si el maquinista pudo confundir este túnel con otro anterior, que si la baliza que avisa unos cuatro kilómetros antes falló o no falló; esto lo captan políticos y técnicos de esas naciones que estaban considerando la tecnología española en alta velocidad; también da pie a los competidores para denostar la seguridad de las soluciones españolas. Me temo que se van a perder algunos de esos contratos con el consiguiente quebranto para la economía de España y desprecio hacia nuestros técnicos.

En el tren iban dos maquinistas, que recordemos es una incongruencia que creo data de los tiempos de las máquinas de vapor que llevaban maquinista y fogonero. Pero: ¿dónde estaba el otro maquinista? Al introducir la electrificación de los trenes, allá por los años 50, sobraba el fogonero, pero los sindicatos quisieron que siguiera este último aunque no tuviera nada que hacer. Todo ello puede haber resultado en que hubiera dos maquinistas en el tren siniestrado pero no estaban los dos en la cabina. Con uno basta y es así en todos los países que yo haya visto, menos en España. Este segundo maquinista es una carga que soportamos todos pues no va ni trabajando ni en la máquina. Esto es algo que conviene que el Gobierno elimine y quite esos privilegios sindicales de la época franquista, de tener un pasajero extra para nada, con gastos que tienen que repercutir en el coste de los billetes.

Si el segundo maquinista no estaba en la cabina ¿no tiene una responsabilidad en el descarrilamiento?

En relación con los posibles contratos de Arabia en la línea de alta velocidad entre Medina y La Meca con un presupuesto de 7.000 millones de dólares, van a tener problemas en solucionar los efectos de las arenas de duna que, movidas por vientos fuertes pueden esmerilar los cristales del AVE, destrozarse la pintura de los vagones, o cubrir los raíles e impedir que pasen los trenes. He publicado diez trabajos de investigación, en inglés, con diversos métodos para estabilizar las arenas de duna y espero que la aprovechen ya que mi investigación es útil para Arabia y para la traza del futuro tren de alta velocidad; no conozco otro trabajo tan amplio sobre la estabilización de las dunas.

Comentarios

Manuel Mateos

“ Este artículo mío salió el 28 de Julio de 2013 en avilared.com. Hice fotocopias y las mandé a responsables. También contacté por teléfono con varios estamentos urgiéndoles la colocación de señales bien visibles en postes, advirtiendo del peligro. Hoy 3 de Agosto lo he conseguido. Espero lo reconozca quien se esconde tras “Macanaz”. El accidente este tenía que ocurrir un día u otro porque hubo un gran fallo en la señalización. Yo empecé con mis inquietudes sobre seguridad porque cuando tenía 20 años vi un accidente mortal a la altura de las Hervencias porque una rama crecía por encima de la calzada y un pasajero que iba en la baca de la camioneta se pegó contra ella. Desde entonces he conseguido muchos cambios, fruto de estudios, análisis e investigación. Y que conste que este trabajo lo he hecho siempre por mi cuenta y coste.

En cuanto a Javier, hay sistemas que efectivamente frenan el tren.

Al Profesor que no se apure que en España hay mucha envidia y la he sufrido en todo lo que hago investigación.

Espero que salgan ahora fotos que no salieron en lo que se publicó el día 28 para que se vea el atraso en materia de señales físicas en nuestras ferrocarriles. „

Macanaz

“ el autor se va a asfixiar con tanto incienso a su alrededor. „

Profesor Locovitch

“ Ya está el macanas éste dando caña. Que muestre sus méritos antes de poner en solfa al eminentísimo doctor Mateos !!

Tú sigue viendo a David Carradine, pequeño saltamontes, y recuerda que la British Society no es el museo del jamón, ni Roma paga traidores. „

Javier

“ Hola Manuel, me gustaría saber de la mano de un experto como tú la respuesta a la siguiente duda. A mi entender, si el sistema ASFA hubiera funcionado correctamente y las balizas hubieran mandado la señal de aviso ,el tren hubiera sido frenado automáticamente, ¿No es así?. Gracias „

13. A dónde van parte de nuestros impuestos: la electricidad y otros gastos

21-5-2013

por Manuel Mateos de Vicente

<http://avilared.com/not/5119/a-donde-van-parte-de-nuestros-impuestos-la-electricidad-y-otros-gastos/>

¿Quién controla el gasto energético inútil por parte del Gobierno y de la Administración Local?

Esto ocurre en casi todas las oficinas de la Administración, incluso en hospitales y ambulatorios, donde generalmente las apago, pero algunas veces pasa una enfermera y las vuelve a encender y le increpo por ello. A veces he escrito una reclamación sobre estos excesos.

Habréis visto, como yo, que oficinas de la Administración con mucha luz en grandes ventanales están con todas las luces encendidas. Encienden todo al entrar, aunque haga sol y lo apagan al irse derrochando costosa electricidad.

En algunas oficinas de la Administración, cuando el que ocupa una habitación sale al campo o a tomar café, deja la luz encendida, con lo cual sabe el conserje que tal persona sí que ha acudido al trabajo. Debería haber una inspección y multar a quienes dejan la luz encendida sin necesidad.

Tenemos que formar a la población para que, ante estos dispendios, hagan lo necesario para que no ocurran pues al fin y al cabo están derrochando parte de los impuestos que pagamos. La información para realizar ahorros se puede difundir a través de emisoras de radio y televisión, pero un tema así debería ser tratado en todas las escuelas nacionales y en las universidades dentro de alguna asignatura, mencionando lo que debemos hacer si somos testigos de una situación de derroche.

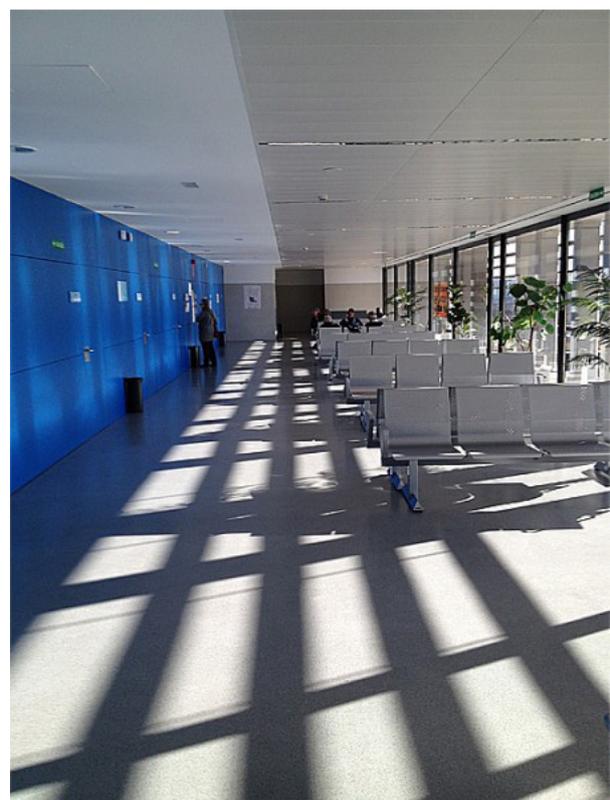
Las escuelas primarias deben formar a los españoles como miembros de una sociedad de entreayuda. La ética debe ser la asignatura principal para todos los estudios, asignatura que ya no existe ni en la universidad.

Cuando en invierno hace calor en nuestras casas bajamos la calefacción. Si no usamos algunas habitaciones cerramos la entrada del agua caliente en los radiadores de esa habitación. Si se adelanta la primavera y llegan días soleados apagamos la calefacción.

En la Administración he visto que generalmente no regulan los radiadores en invierno sino que abren las ventanas para que entre algo de aire fresco y se regule la temperatura en las oficinas.

Lo mismo suelen hacer cuando en verano funciona el aire acondicionado; si el frío es intenso suelen abrir las ventanas para que entre algo de calor del exterior y se regule la temperatura de la oficina. En ambos casos se está derrochando energía que la pagamos los paganos de los impuestos.

He visto en edificios públicos largos pasillos con ventanales a todo lo largo donde mantienen durante el día las luces encendidas, consumiendo la cara electricidad sin que ello sea necesario.



14. El IVA al 21%, ¿es eficaz?

por Manuel Mateos de Vicente

<http://avilared.com/not/3788/el-iva-al-21-es-eficaz/>

15-2-2013

No soy economista pero tengo una larga vida, he estudiado, trabajado y enseñado en muchos países. Participé de joven en formar la primera gran empresa de Ávila, que daba trabajo a unas 100 personas en Ávila y pueblos aledaños, llegando a mandar hasta 2.000 vagones en un año con piedra labrada para diversos puntos de España.

Recuerdo que en Bilbao conseguimos que la piedra labrada para las calles se la suministráramos de Ávila y dejaran de importarla de Noruega. Esto fue por los años 50 y la gran empresa Fadisa, ahora Nissan, se estableció años después. También he sido empresario de ámbito internacional y quise establecer una delegación en Ávila, pero no encontré eco por los requisitos administrativos; me ha dado la impresión de que a esas cámaras y confaes no les importa el bienestar de las empresas abulenses. En mis estancias en otros países me he preocupado más de la cultura y la manera de ser de sus gentes en vez de ver monumentos, lo que reflejo en mis libros sobre temas antropológicos. Por lo tanto, aunque no sea economista, puedo tener una opinión, válida o no, sobre los impuestos.

Es conocido que al subir un impuesto parece que se va a recaudar más, pero no siempre es así. Al subir el IVA del 18 al 21 por ciento se ha creado una psicosis de que todo es más caro. Conozco a muchas personas pudientes y muy pudientes que gastan menos porque la vida está ahora muy cara porque han subido los impuestos. Les explico que un tres por ciento no significa nada para ellos y logro convencerles.

Si en vez de subir el IVA un tres por ciento lo hubieran bajado ese tres por ciento, la gente se hubiera animado a gastar más porque todo es más barato y, al final, el Gobierno hubiera recaudado más. Este efecto es conocido.

Hace muchos años, cuando Hong Kong no era chino, se preocupaban porque las empresas que ganaban mucho trataban de evadir los impuestos porque los creían excesivos. Un año decidieron bajar todos los impuestos al diez por ciento de los beneficios y el gobierno recaudó más que con el sistema impositivo que crece cuando hay más ganancias. Con solamente un diez por ciento de impuestos no les compensaba a las empresas ni a los individuos el tratar de escamotear las ganancias para pagar menos.

Refieren estos días en la prensa que algunas multinacionales pagan sus impuestos en países donde les cobran menos que en España. Habría que sopesar si no convendría estudiar un arreglo especial con tales empresas.

En Rusia los impuestos están unificados en un 13 por ciento para todos, lo que parece que funciona. Entiendo lo del actor de cine Depardieu, que se ha hecho ruso por la desconsideración que dice hace Francia contra él y sus ganancias. Este hombre ha invertido sus ganancias, después de pagar fuertes impuestos que cree injustos, en empresas en su propio país sacando adelante algunas que estaban en malas condiciones para no tener que despedir a los empleados.

Hace muchos años me dijo un economista que las empresas tienen la obligación de tratar de pagar menos impuestos como sea, pues un empresario con una peseta en un año hace cuatro, y de los impuestos una peseta desaparece en muchos gastos inútiles y en buenos sueldos para los políticos.

España fue creando empresas y llegó a ser la novena potencia mundial cuando no existía el IVA y muchos políticos no cobraban sueldo y los que lo cobraban era de cuantía limitada.

Ha sentado bien lo que la joven socialista Beatriz Talegón ha dicho a los de la reunión de la Internacional Socialista que ha tenido lugar en una zona exclusiva de Portugal y en un caro hotel de cinco estrellas.

Para pensar: cuando estuve en Noruega, por motivos de estudio, me refirieron que el presidente del país, una vez finalizado su mandato, regresó al mismo pisito que tenía antes de ser presidente.

CONCLUSIÓN: El bajar el IVA un tres por ciento basados en el 18 por ciento que se pagaba hace un año, o sea al 15 por ciento, debe ser analizado por psicólogos, no por economistas.

Comentarios:

Joshué " Si todos pensarán y trabajaran en el mismo sentido, todos estaríamos mucho mejor, claro menos los políticos, que entonces no cobrarían subvenciones, ni sobre, no tanta porquería,, "

15. Las rotondas en Ávila y en España

por Manuel Mateos de Vicente

<http://avilared.com/not/3574/las-rotondas-en-avila-y-en-espana/>

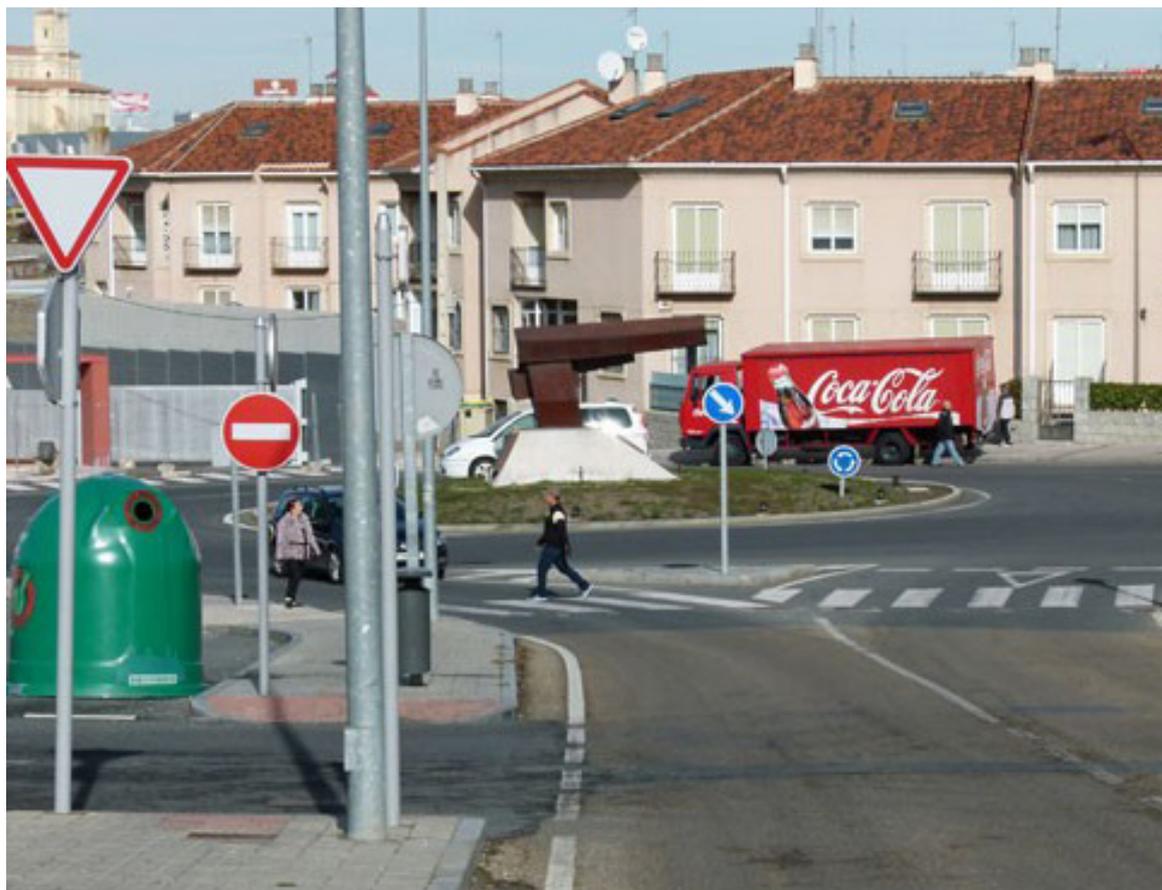
Ha habido una diatriba sobre rotondas que he seguido en la prensa abulense. Se quejaban de su proliferación. Las rotondas, que siempre llamábamos glorietas, han proliferado a lo tonto, a lo ro-tonto, en toda España, sin pensar en la fluidez de la circulación.

Hace 42 años, durante mi estancia en Inglaterra como profesor external examiner en la Universidad de Leeds, observé que en los cruces no se formaban retenciones de vehículos. Vi que ello era debido a que circulan por la izquierda: el conductor va a la derecha en el coche y ceden el paso a los vehículos que vienen por la derecha, con mayor visibilidad sin los obstáculos del propio del coche. Como en España circulamos al contrario, o sea por la derecha, conducimos al contrario, o sea sentados a la izquierda del coche debemos ceder el paso a los vehículos que vienen por nuestra izquierda porque se les distingue mejor que por la derecha.

Hallé 16 razones para establecer por ley en España el ceda el paso a la izquierda:

1. Menos atascos.
2. Menos accidentes.
3. Menos señales, una vez establecido el cambio
4. Maniobra fácil.
5. Ahorro de tiempo.
6. Ahorro en combustible.
7. Ahorro en los gastos de las compañías de seguros.
8. Morirían menos personas, sobre todo motoristas.
9. Ahorro en menos semáforos.
10. No estorbaría la visión el pasajero que vaya delante.
11. No estorbaría la visión el pasajero que vaya detrás al lado derecho.
12. No estorbaría la visión la barra que sujeta el parabrisas y la puerta.
13. No estorbaría la visión la barra que hay entre las dos puertas.

Algunas de estas rotondas, perdón rotondas, sirven para que los ediles les coloquen en el medio unos hierros oxidados torcidos sin orden ni concierto, que algunos llaman esculturas para justificar su alto coste.



14. No estorbaría la visión la parte estructural que sujeta la luneta trasera al techo.
15. No estorbarían la visión los reposacabezas, sobre todo el del pasajero delantero.
16. En calles de doble sentido al entrar en el cruce se ve mejor hacia el lado izquierdo que hacia el derecho, por tener un aumento de la visibilidad igual a la anchura del carril.

Como desventajas, solamente la de dar a conocer el cambio a los conductores. Ante tanto beneficio cabe preguntarse ¿POR QUÉ NO SE HACE YA EL CAMBIO?.

Sin embargo, nos podemos dar cuenta de que los conductores lo han llevado a la práctica inconscientemente. Es inconcebible que sigamos con el ceda el paso a la derecha y nuestros legisladores no lo cambien de una vez dadas su múltiples ventajas.

Para las glorietas, perdón, ahora rotontas, recomiendo que se canalicen algunas entradas, pues he visto que algunas con tres carriles funcionan solo como un carril; también que se fuerce a que los conductores no aceleren al entrar en la rotonta, y para ello hay que construir lomos. Un ingeniero avezado, o sea con experiencia, ha recomendado este mes a nuestro colegio que formen un panel donde se analicen mis propuestas.

En España circulábamos por la izquierda, como en Inglaterra, hasta 1924. Este cambio se hizo sin pensar, pues se conservó el ceda el paso a la derecha, lo que ha supuesto centenares de miles de accidentes que no hubieran ocurrido si se hubiera cambiado también el ceda el paso a la derecha por el ceda el paso a la izquierda. La ventaja de ceder el paso a la izquierda es que la visión es completa, sin obstáculos, y lo puede comprobar el conductor que lea esto.

Veremos si mis sugerencias prosperan y ahorramos millones de litros de gasolina al año y evitamos largas colas de vehículos, pérdida de tiempo en las glorietas, que ahora mientras cambian las llamaremos rotontas. Confío en el cambio, aunque los ya muchos cambios que he conseguido me satisfacen plenamente como profesional, llevados a la práctica no solo en España pues en Estados Unidos una sugerencia mía hizo que cambiaran a fondo verde varios miles de cartelones de sus autopistas con fondo azul.

Algunos cambios ya experimentados tardan en ser introducidos en España. Vi en el estado de Iowa establecer el carnet por puntos en 1960 y su eficacia. Tardamos 40 años en introducirlo en España.

16. España, biberón del mundo

por Manuel Mateos de Vicente

<http://avilared.com/not/3149/espana-biberon-del-mundo/>

A lo largo de los años se han creído los políticos que el bienestar venía del cielo como un maná y empezaron a cooperar con ayuda a otros países a costa de tantos impuestos que se han ido creando a lo largo de las últimas décadas.

Aún hoy, que necesitamos mucha ayuda para salir de la crisis, el Gobierno de España va a dar ayuda directa a los siguientes países, según leo en la prensa: Bolivia, Colombia, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Haití, Honduras, Nicaragua, Paraguay, Perú, República Dominicana, Marruecos, Mauritania, Saharaui, Palestina, Etiopía, Guinea Ecuatorial, Mozambique y Filipinas. En total 23.

Afortunadamente se ha dejado de dar ayuda este año a otros 29 países. O sea, que hasta el año pasado, con la era de Zapatero dábamos ayuda a medio mundo.

También tenemos la sangría de la llamada Alianza de Civilizaciones, que creó nuestro joven e inexperto presidente Zapatero, y que no se cómo va.

Y que hay ONGs a miles, que se financian con nuestros impuestos y que deberían ser controladas. No me voy a extender sobre cómo se distribuyen esas ayudas.

También estamos ayudando muy directa y personalmente a muchos países a causa de que el español se ha hecho señorito y no quiere realizar labores como las domésticas, de albañilería, de pastor, de construcción y muchas otras, y para ello tenemos a unos cuatro millones de personas que han tenido que venir para hacer tales labores. Estas personas mandan gran parte de su salario a sus países de origen. Así estamos sacando adelante a Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú, República Dominicana y otras naciones de Sudamérica, a varias naciones de África, a Filipinas, a Rumania y a Bulgaria.

También tenemos el hecho de que muchas tiendas pasan a manos de los chinos, que me dijeron en la Cámara de Comercio de Shanghai que no pagan impuestos los primeros cinco años cuando, me dicen, pasan a manos de otro chino y vuelta a empezar; así estamos contribuyendo al desarrollo de algunas ciudades allá en China, según nos han mostrado estos días en televisión, por los envíos de dinero que hacen vendiendo sus productos a nosotros, arruinando a miles de pequeñas empresas y al mismo tiempo haciendo disminuir rápidamente nuestra clase media.

Total, que en España, país riquísimo, debemos estar contentos de estar sacando adelante a tantos países de Sudamérica, haber contribuido a que dos o tres ciudades chinas se modernicen, a que se construyan palacios en Rumania y a tener miles de ONG luchando por cambiar a otros pueblos, a otras etnias, aunque no sepamos si es para que sean felices o para que sus valores sean más materiales y menos espirituales olvidando aquello que dijo Buda hace 2.500 años: la felicidad es el control de los deseos.

Comentarios

Manuel

“ Me gustaría saber qué ha hecho Jesús, el que vomita, para la humanidad. Lo que he hecho ocupa muchas páginas y gran parte está en mis 30 libros, todos con la mira de hacer año útil para la Sociedad. También para Ávila.

¿Por qué me harían hijo adoptivo de un pueblo? ¿O la calle principal está a mi nombre? ¿O la Medalla de la D. G. de Tráfico? ¿O el ABI “Man of the Year 2012?.

Lo que he conseguido cambiar en seguridad vial empleando gratis decenas de miles de horas es más que “caridad cristiana” pues ha evitado cientos de miles de accidentes. Y esto de la seguridad vial es solamente una faceta de mi trabajo”.

Leo Borj

“ Como es habitual, interesante y polémico artículo. ¿Ha de ser pública la ayuda al desarrollo? ¿Cual sería el mejor mecanismo? Tema candente que a mi entender no se contesta con un sí o un no.

Adjunto enlace al reportaje que se menciona:

<http://ngm.nationalgeographic.com/2012/09/wealthy-roma/oneill-text>

Por cierto, muy sugerente la fotografía que lo encabeza.,,

hayekiano

“ no es mas eficiente, lógico y sencillo y eliminar la subvención que volver a poner en marcha la maquina de la burocracia para crear mas regulación? no entiendo por que siempre se pide que el estado se encargue de todo habiendo en muchas ocasiones una mejor opción ,,

Manuel

“ Yo simplemente expongo lo que he visto porque no se conoce bien. Deberíamos estar contentos del papel de España en el mundo. Lo que cuestiono y creo que se debería controlar es lo de las ONG por lo que he visto en mis viajes a otros países donde he trabajado. ,,

entrepreneur

“ Desde mi humilde punto de vista creo que se hacen referencia en este artículo a falacias graves que



Viajaba por Rumania el año pasado y me encuentro con un pueblo en el que toda la calle principal son palacios, algo muy distinto de lo que he visto en el resto del país. Mi curiosidad me hace preguntar y la persona a quien lo hago me dice que los propietarios trabajan en España y que son de la etnia romi, o sea, gitanos. El pueblo se llama Buzescu y hay un reportaje de él en el National Geographic Magazine de septiembre de 2012.

multitud de veces han sido resueltas pero que cada día vuelven a resurgir con el mismo grado de falsedad. Estoy de acuerdo con que la ayuda estatal que proporcionamos a toda esa lista de países, que sale del bolsillo del ciudadano es inaceptable y menos en épocas de recesión económica, la hipocresía política no tiene límites por un lado los países avanzados cosen con medidas proteccionistas tales como aranceles altísimos productos que en estas economías en vías de desarrollo como puede ser el continente Africano y su capacidad para abastecer de bienes agrícolas a un precio mucho menor, mientras que por otro lado emiten “ayuda” desde la recaudación hacia estos países que seguramente la mayoría se quede en la corrupta clase política es una vergüenza, por tanto si queremos de verdad ayudar a estos países liberalizar el comercio es la única manera eficaz de ayudar al crecimiento. Igualmente opino sobre la financiación pública a ONGs esta se debería eliminar (sigue...)

Jesús

“ Un encantador post de en que consiste la caridad cristiana. Disculpenme que tengo que ir a vomitar un momento, ahora vuelvo. „

17. Analizando por el nuevo año 2013

25-1-2013

por Manuel Mateos de Vicente

<http://avilared.com/not/3485/analizando-por-el-nuevo-ano-2013/>

He cometido errores, tal vez muchos. Escribir tantos libros puede haber sido un error. Lo he hecho porque creo que pudiere aportar algo a la sociedad. En realidad en lo que generalmente hago he tratado de aportar algo útil, o tal vez lo crea yo así. Lo puede juzgar el lector.

Analizando mis centenares de propuestas para evitar accidentes de la circulación siento que mi paso por este mundo puede haber sido positivo. Lo puede deducir cualquiera echando un vistazo a mis propuestas (en internet están sin anuncios poniendo mi nombre y los dos apellidos entre comillas) y ver si se han llevado a la práctica o no. Las que se han llevado a la práctica habrán hecho algo positivo, como evitar accidentes, evitar víctimas mortales, evitar derrochar agua, utilizar materiales de construcción baratos como la tierra o haber descubierto que un tipo de cenizas que se tiraban por millones de toneladas es en realidad un cemento barato.

Veo muchas propuestas más aceptadas en España, más también en Estados Unidos, Canadá y Francia, y hasta en Mongolia. Hay algunas que todavía no han sido llevadas a la práctica en España y espero que lo sean.

Mi sugerencia de mayor impacto fue la propuesta que hice al 'Highway Research Board', dependiente de la Academia Nacional de Ciencias de Estados Unidos, de que todas las señales de las autopistas las cambiaran de fondo azul a verde dando varias explicaciones para ello, entre otras que el fondo debería ser verde como es en los semáforos el tener vía libre. Fue uno de varios análisis que hice aquel año basándome en los semáforos, siendo uno de ellos publicado por la Academia Nacional de Ciencias de Estados Unidos. La sugerencia la hice en 1965 y pocos años después los miles de paneles con fondo azul de las autopistas de Estados Unidos se estaban sustituyendo por paneles con fondo de color verde. Cosa que espero se haga en Europa por las ventajas que tiene el color verde en su captación por el conductor en vez del color azul, que tiende a escapar, a no ser visto, algo que se supo en los años veinte en el llamado Hawthorn Industrial Experiment.

He desaprovechado la ocasión de tener pasaportes de otras naciones o de haberme quedado en Estados Unidos, donde gracias a su estructuración activa pude desarrollar mucho trabajo de utilidad técnica, vigente todavía. Quise aportar mis conocimientos en mi país, que necesita gente preparada y con soluciones originales. Tenemos una España que ha sufrido la dirección de ministerios llevados por personas sin preparación alguna sobre gestión y sin conocimientos profundos de lo que gestionaban; ello nos sumió en una alegría de nuevos ricos que no ha tenido otro resultado que venirse abajo el sistema económico de España, debido en parte a esos sueldazos obscenos de personas que no han aportado nada o han llevado a la ruina a cajas y organismos estatales, o construyendo autopistas sin apenas circulación, o palacios de congresos sin apenas eventos, o aeropuertos sin apenas aviones o un AVE hecho con un trazado exclusivo al ser un ancho foráneo, que no puede aprovechar ninguna estación existente, y celebrando todo "artísticamente" con unos carísimos hierros oxidados doblados, colocados en nuestras plazas y glorietas, que algunos identifican como esculturas.

Que Dios nos ayude.

Algún día tendré un cuerpo no molecular
y podré jugar con una estrella dorada
en un mundo sin dimensiones
en un espacio sin tiempo.

De 'Ceriballos', por M. Mateos

NOTHINGNESS

I sometimes want my eternal rest,
eons in an empty state of mind,
where the past and the future do not exist,
because past and future destroy each other,
resulting in a paradisiacal nothingness.

De 'Feelings', by M. Mateos

18. ¿Quieres hacerte emprendedor?

por Manuel Mateos de Vicente

<http://avilared.com/not/3076/-quieres-hacerte-emprendedor-/>

Hace muchos años me independicé; quise trabajar por mi cuenta. Era facilísimo: buscar un trabajo, un contrato y empezar. Podía ser para ti solo o podías necesitar contratar a empleados. Ya está. Así de fácil. Ni facturas, ni IVA. Existía otra forma de pagar impuestos y era ir a pagar a Hacienda el cuatro por ciento de la certificación de los trabajos hechos. Nada más.

Hoy sería algo complicado o muy complicado. Se necesita tal cantidad de papeleo y requisitos que lo más fácil es que ni se pueda iniciar el ser emprendedor por acabar rendido antes de empezar.

Ahora que se recomienda ser emprendedor he querido dar a conocer estas dificultades en Ávila, discutir las con las cámaras, con confaes, con quien quiera, pero tropezamos con que se ha perdido la cortesía pues ni te hacen caso, o sea, ni te reciben. Así que voy a escribir algo sobre el tema.

Hace unos años quise establecer una delegación en Ávila de mi empresa, que es de ámbito internacional; ahora estoy jubilado pero la empresa sigue. Anduve de acá para allá en varias oficinas y al final desistí de hacerlo.

Cuando cambié a mi empresa de domicilio, en la provincia de Madrid, compré una nave de mil metros cuadrados e hicimos unos arreglos para adaptarla a nuestras necesidades quedándonos entrapados con una hipoteca. Una vez terminado vienen de no sé qué organismo a ver si teníamos una instalación contra incendios. Los que habían utilizado antes la nave no la tenían porque entonces no existía tal requisito, pero ahora se ha creado más burocracia, más funcionarios que tienen que exigir ciertas normas aunque sean absurdas. Les dijimos que lo que nosotros teníamos eran aparatos de hierro sobre estanterías de hierro, nada de madera ni de otros productos que pudieran arder. Además, el hidrante contra incendios estaba en la acera misma. No hubo más remedio que gastar otro millón de pesetas en una inutilidad o nos anulaban el permiso y cerraban la empresa.

Aparte de estas inutilidades, ahora hay que tener un contrato para evacuar residuos; los empleados tienen que ir a tomar cursillos de formación; te inspeccionan la seguridad; tienen que venir a enseñarte con un muñeco como tratar a alguien que se ha desmayado y más requisitos; tienes también que cumplir no se qué normas ISO, de la CE y más. También está la complicada regulación de la Seguridad Social; puede un médico dar de baja laboral a alguien que tenga una molestia en el pie aunque ello no le moleste para trabajar por hacerlo sentado. Hay que discutir las vacaciones, pechar con demasiadas fiestas, no poder trabajar horas extraordinarias si hay un pedido urgente que lo requiere.

Te pueden robar, trabajo que abunda pues no requiere preparación y es difícil que les metan en la cárcel, y si te enfrentas a los ladrones puedes acabar tu en la cárcel o arruinado. En nuestra nave han entrado tres veces a pesar de que tenemos alarmas, aunque tal vez sin ellas hubieran entrado seis o diez veces a robar.

Y si quieres fabricar algo tienes la competencia de los chinos que trabajan hasta 14 horas diarias en su país sin seguros sociales ni vacaciones; forma de trabajar que están estableciendo aquí y que acabaremos imitando o nos hundimos y adiós 'estado de bienestar'.

¿Quieres ser emprendedor?, pues aparte de lo que menciono hay más pegas.

Comentarios

Al limite: "Apreciado Manuel: Esto que cuentas es el pan nuestro de cada día. Impuestos sobre impuestos, regulaciones inflexibles, deberes y deberes. Trágalas como el "céntimo sanitario de 4,8 pulgadas" que arruinan a los gasolineros y a los castellanos, de a pie y empresarios con furgonetas y camiones, y que para colmo no recaudan más y se mantienen de forma miserable y torticera. Peajes y tasas que castigan al emprendedor por dirigirse a Madrid. Impuestos sobre impuestos y ninguna ayuda. Adiós a cualquier bonificación de la seguridad social por mantener contratos indefinidos y suma y sigue. Así que, Manuel, lamento coincidir contigo, el que quiera emprender, que se ate los machos, y se prepare para trabajar cuatro veces más mientras le desangran, obteniendo cuatro veces menos. Nos están haciendo regresar, involucionar, y volveremos al tristemente famoso: "que inventen ellos". Un afectuoso saludo, Señor Mateos „

19. Lo de las muertes de Madrid-Arena es para reflexionar

7-12-2012

por Manuel Mateos de Vicente

<http://avilared.com/not/2844/lo-de-las-muertes-de-madrid-arena-es-para-reflexionar/>

Desde que ocurriera la tragedia que se ha llevado la vida de cinco jovencitas, unas crías, no hay día que no se mencione la responsabilidad de unos y otros sin ir al fondo de lo que está sucediendo en España desde hace ya décadas.

A quien únicamente he visto que cala en el por qué de lo que pasó en Madrid-Arena es al cardenal Cañizares, que fue obispo en Ávila, quien expresa que "El problema es mucho más hondo. ¿Qué le ofrecemos, qué le ofrece la sociedad a los jóvenes: fiesta, movida y botellón...?" (La Razón, 14 noviembre 2012).

Cuando éramos jóvenes también había algunas fiestas nocturnas, o verbenas, en Ávila, adonde íbamos a divertirnos no a juerguearnos. Solían empezar hacia las 11 y terminaban a las dos de la madrugada. Lo pasábamos bien sin recurrir al botellón. Hay quien dice que éramos más felices que los jóvenes de ahora.

He estado en muchos países donde a la juventud normal no se le ofrecen fiestas que empiezan a la una o las dos de la madrugada y terminan a las seis.

Por ejemplo, en Estados Unidos dejaban de servir bebidas alcohólicas a las doce de la noche. En un viaje de prácticas estábamos en un bar en el estado North Dakota cuando dejaron de servir bebidas por llegar la medianoche, pero en el estado de Montana, que estaba a unos diez minutos eran todavía las 11 por el cambio horario, así que fuimos allá más bien por conocer mundo. Un día, siendo estudiante en Estados Unidos, llegué a dormir a mi colegio mayor poco después de las cinco de la mañana de un sábado, porque había ido en el coche de un amigo a la capital del estado donde residía su novia: pues hasta el martes no pude concentrarme bien para estudiar. Los estudiantes nos juntábamos algún fin de semana en casa de alguien y poníamos música y bailábamos. Al llegar las doce había que evitar todo ruido y, si seguía la música, se presentaba la policía para avisarnos; si se volvía a poner música regresaba la policía y se llevaban al dueño de la vivienda a la comisaría.

En Noruega, donde pasé dos largas temporadas estudiando, me llevaron un día los amigos a una sala de fiestas, donde al llegar las doce nos dejaron de servir alcohol y donde no se podía beber ni a escondidas.

En algunos países musulmanes no sirven alcohol en lugar alguno, excepto en los hoteles internacionales.

Ir a dormir a las dos de la madrugada no descabala los hábitos de la persona. La sociedad nuestra es actualmente permisiva en exceso. Al terminar las juergas, que no diversiones, a las seis de la mañana, se están malformando órganos internos de los jóvenes como el hígado, los riñones y demás, pues hasta los 21 años no se ha terminado la etapa de desarrollo del cuerpo. Autorizando esas macrofiestas estamos contribuyendo a que cuando estos jóvenes lleguen a los 40 ó 50 años de edad sean unos viejos prematuros.

He visto alguna vez en Ávila, al ir a tomar churros a la plaza del Rollo a las ocho de la mañana, a varios jovencitos, de unos 14 años de edad, ellos y ellas, con aspecto de estar ebrios. Me digo que quién vende alcohol a estos niños, pero preguntándolo todo el mundo lo sabe menos las autoridades, según me dicen.

En las juergas hasta altas horas de la noche llega un momento en el cual estamos cansados y no podemos discernir entre el bien y el mal; es muy fácil caer en la oferta de fumar un porro o tomar alguna droga, lo que puede traer consecuencias graves para el futuro si se cae en la adicción.

Lo malo que tienen estas macrofiestas y botellones es que resulta difícil hacer que nuestros hijos o nietos no vayan a ellas y se creen graves conflictos generacionales. La sociedad, los políticos, todos, tenemos que tomar en serio la gravedad de estas macrofiestas donde el alcohol se consume en abundancia y, a veces, mezclado con otro tipo de drogas perjudiciales para el desarrollo de los jóvenes.

Comentarios

Manuel Mateos

" 31-10-2013. Ha pasado un año. Me acuerdo de que en Ávila las verbenas empezaban a las 11 y terminaban a las 2 de la mañana y nos parecía estupendo; nos divertíamos y al día siguiente sin resaca por haber dormido lo suficiente. En varios países como Noruega y Estados Unidos al llegar las 12 de la noche dejan de servir bebidas alcohólicas. En esta fiesta murieron cinco jovencitas de edades entre 17 y 20 años. En algunos países de nuestra forma de vivir occidental la mayoría de edad es a los 21 años. Total, que si las juergas juveniles empiezan a la 1 de la madrugada algo falla en nuestra sociedad.„

20. Las centrales nucleares y sus fracasos

7-11-2012

por Manuel Mateos de Vicente

<http://avilared.com/not/2382/las-centrales-nucleares-y-sus-fracasos/>

Los fracasos nucleares que conocemos son Fukúshima, Chernóbil, submarino ruso Kurst, Three Miles Island y los satélites rusos Cosmos.

Los técnicos y los científicos tienen la obligación de expresar sus opiniones basadas en los conocimientos que han adquirido y en sus experiencias o investigaciones. Y nosotros de oírlas.

El mundo político está actualmente muy mediatizado por lo que ha pasado en Fukúshima hace ahora un año. Deben recurrir a los técnicos para hallar los fallos, los errores. El español medio cree que una central nuclear es como una bomba atómica.

Una central nuclear para producir energía eléctrica a buen precio debe de estar bien diseñada y situada en lugar seguro. Por lo que ocurrió en Japón me parece que no estaba bien diseñada, y además:

- Las colocaron, casi todas, junto al mar.
- Las construyeron paralelamente al mar.

Lo primero es por un ahorro al utilizar el agua del mar como refrigerante. Muy japonés el ahorrar, el evitar gastos. Las podían haber puesto separadas del mar, es decir, tierra adentro, y llevar el agua marina a las centrales por medio de tuberías. O haberlas construido junto al mar pero pensando en la seguridad ante un maremoto, pues la seguridad es lo principal y no hay que evitar costes para ello. La falta de seguridad puede afectar al mundo entero, como se ha visto.

El diseño de la central de Fukúshima no tuvo en cuenta los maremotos. Debería haber sido construida no paralela a la costa sino en punta hacia la costa y con un frente tipo 'proa de barco'. Si las demás están posicionadas igualmente las deben reformar ya, o que no las hagan funcionar.

Lo que pasó en Fukúshima se asemeja en parte a lo que ocurrió en Chernóbil, donde también tardaron varios días en informar al mundo de lo que había ocurrido o estaba ocurriendo. El no querer Japón dar a conocer lo que estaba ocurriendo en Fukúshima hizo que retrasaran en una semana el aceptar la oferta de cooperación ofrecida por Estados Unidos. ¿Por qué, escondieron algo?

Hay quien está en contra de [img #5254]as centrales nucleares basándose en lo que pasó en Chernóbil, en la URSS, sin saber que era una central para producir principalmente plutonio con el fin de fabricar bombas atómicas. Fue construida sin pensar en el pueblo, en la gente, al estilo de la dictadura comunista, pues no le pusieron esa fuerte cúpula necesaria para la seguridad por si ocurren escapes o explosiones como los que hubo; parece que la razón era que sin cúpula se abarataba la extracción del plutonio para sus bombas atómicas. Explosión que ocurrió porque, además, quisieron hacer un experimento, sin un buen control, creo que para producir plutonio más barato.

El submarino ruso Kurst se hundió con toda la tripulación en el año 2000. Era, como el Titanic, apodado 'insumergible', imposible de hundirse gracias a su costosa coraza de acero inoxidable; como el Titanic, también inundible. Los rusos tardaron en solicitar ayuda a otros países y cuando la solicitaron era ya demasiado tarde y fueron los de un país pequeño, Noruega, pero con una tecnología muy por encima de los técnicos rusos quienes ayudaron. El Kurst ha sido sacado a flote y desmantelado; su reactor reposa junto con los reactores de otros 200 submarinos rusos de propulsión nuclear de cuando Rusia quería dominar al mundo e imponer su sistema.

Otro percance en una central fue en la de 'Three Miles Island', en el Este de Estados Unidos. Si me informaron bien parece que la persona que estaba al cargo del panel en la mesa de vigilancia era excesivamente grueso y la tripa le impidió ver las señales de peligro. Para mí, los que estaban esa noche al cargo de la central no tenían los conocimientos debidos para enfrentarse con el problema que surgió. Yo siempre he abogado porque los ingenieros deben crearse un interés vocacional por el trabajo, amarlo; al cargo de una de estas centrales como vigilante debería estar siempre un ingeniero bien formado.

Tengamos presente que hay centrales nucleares hasta en satélites artificiales rusos, como los de la serie Cosmos, creados en los años 60. Sin embargo, estos satélites, como Chernóbil, no estaban bien diseñados con una seguridad total puesto que no se desintegraban al entrar en la atmósfera.

Recuerdo que hace varios años se averió uno ruso e hicieron lo posible porque cayera en un lugar despoblado, haciéndolo en las estepas de Canadá, otro cayó después en Argentina, contaminando con radiación el sitio donde cayeron. Sin embargo, los rusos están preparando una estación espacial donde la energía saldrá de una central nuclear.

Hay quien relaciona las nucleares con la bomba atómica contra Japón, para parar la Segunda Guerra Mundial, que bien es verdad que mató a civiles, pero no se suele mencionar que los Estados Unidos avisaron antes pidiendo la rendición de Japón reiteradas veces. Pensábamos entonces que Hiroshima sería siempre un cementerio, pero no debe haber radiación peligrosa pues la ciudad ha sido enteramente reconstruida y está habitada.

Las centrales nucleares producen energía eléctrica a bajo coste. Al construirlas no se deben escatimar gastos en lo que se refiere a su seguridad. Para ello deberían sufrir un escrutinio por expertos de otros países para saber si se ha tenido bien en cuenta la necesaria seguridad.

Comentarios

Leo Borj

“ Me parece una excelente recomendación para garantizar la seguridad intrínseca de las centrales, auditoría externa independiente. Parafraseo al doctor Mateos: “Para ello deberían sufrir un escrutinio por expertos de otros países para saber si se ha tenido bien en cuenta la necesaria seguridad”. „



21. El derroche nacional en ingeniería

por Manuel Mateos de Vicente

7 -10-2012

<http://avilared.com/not/2076/el-derroche-nacional-en-ingenieria/>

Cuando se construye algo tiene que ser porque haya beneficios que compensen los gastos de establecimiento.

El primer estudio razonado matemáticamente de una obra española lo hice en 1964 para el proyecto de la autopista Barcelona-Molins de Rei. No se incluyó en el proyecto porque nadie había antes analizado en España el ratio beneficio/coste de una autopista. El coste quedaba compensado con la gran cantidad de accidentes que se evitaban con respecto a la carretera existente. En los últimos años se han acometido una serie de obras importantes y me pregunto si se hizo previamente un análisis de sus beneficios contra los gastos. Veamos:

- Autopistas con apenas vehículos.
- Exceso de señalización costosa inútil en autopistas y en las mal llamadas autovías pues son verdaderas autopistas en el lenguaje de los ingenieros, no en el lenguaje de los políticos.
- Calles con picos y bolardos mal diseñados que causan cada día la rotura de unos 10.000 neumáticos y unos 20.000 rozones a los coches.
- Aeropuertos con apenas pasajeros o sin pasajeros.
- Como se utiliza poco la tierra como material de construcción para pavimentos y casas de adobe he recopilado mi investigación en seis libros en inglés y uno en español. O sea, que es un tema que he estudiado ampliamente y lo he presentado en ponencias en academias de ciencia y congresos internacionales, pero en Ávila es una investigación que no se me reconoce aunque puede evitar costosos desastres.
- Aprovechar los residuos, en uno de los cuales, las cenizas de las centrales térmicas, mi investigación para su uso está en dos libros en inglés y en muchas publicaciones en español.
- Se suspendieron las buenas obras del trasvase del Ebro llevando agua hacia el sur.
- Se construyeron desaladoras del agua del mar, cuyo agua no es potable y cuesta varias veces más que la del trasvase; según parece algunas no funcionan o lo hacen a un ritmo lento; el tiempo que estén paradas supone, pues, un ahorro para España.
- Construir de nueva planta un AVE no es rentable y solamente para pasajeros, pues los vagones de mercancías urgentes no pueden circular por un ancho de vía que no es el de la Península Ibérica sino el ancho de vía alemán; supongo que para que los alemanes no tuvieran que cambiar los ejes de las locomotoras alemanas que les contrataron en exceso.
- Se han construido cientos de parques con paneles solares cuya electricidad está bien subvencionada y cuyo coste es decenas de veces superior a la electricidad producida en las centrales nucleares y también muy superior a la producida en los embalses.
- Se han construido miles de molinos de viento para producir energía eléctrica con unas subvenciones que hacen que la electricidad que producen sea realmente cara.
- Se pasó con el AVE muy cerca del monumento emblemático del templo de la Sagrada Familia, en Barcelona, cuando hay subsuelo suficiente para haberlo retirado unas decenas de metros o mejor varios kilómetros. El AVE tiene ahora que ir a poca velocidad por debajo de todo Barcelona por túneles de coste muy, muy, elevado cuando podía haber marginado lateralmente Barcelona, salvar la ciudad en un tiempo menor y a un coste menor, según creo.
- Se han construido estaciones especiales para el AVE de ancho de vía alemán.
- O sea, en las ciudades donde para, o termina el AVE, se mantienen abiertas dos estaciones. Si en vez de usar locomotoras alemanas hubieran usado las del Talgo se podrían haber aprovechado para el AVE las estaciones existentes con un ahorro muy importante en infraestructura.

Por ejemplo, si viniera el AVE hasta Ávila necesitaríamos dos estaciones de ferrocarril para una solución extranjera cuyo trayecto lo puede hacer un buen Talgo por las vías existentes en casi el mismo tiempo, más económicamente y con una sola estación. Recordemos que el Talgo hacía el trayecto

Madrid-Ávila en 55 minutos y que alcanzó los 135 kilómetros por hora en la misma línea hace 60 años.

Así, en las ciudades donde para el AVE hay ahora dos estaciones para trenes. Sin embargo, en países como Francia el AVE no ha necesitado estaciones nuevas pues al ser su ancho igual al existente, utilizan la misma estación para los trenes normales y para los trenes AVE (TGV en Francia), con el consiguiente ahorro.

España no está para el derroche duplicando sistemas ferroviarios ni para abandonar las carreteras en pro de una cara solución europea para vertebrar España.

Comentarios

Andres

“ Sería interesante aplicar esa cuenta que propone el Sr Mateo, la de valorar el beneficio/coste en las radiales de Madrid, que se han ejecutado los últimos años, y que ahora, para asombro de nuestros políticos de la derecha=empresas de construcción, son inviables y se buscan recursos económicos -evidentemente públicos- para sacarlas adelante. „

tsv

“ Para el Señor Mateos un 10 por su Facilidad en realizar un analisis inteligente y real, pero si se hacen los estudios asi hay menos costes y al mismo tiempo menos comisiones.

Esta es la madre del cordero y asi nos luce el pelo, pero esto solamente lo sufrimos unos pocos del famoso paro y los que tenemos pocos recursos economicos y España esta fenomenal. Señor Mateos De Vicente,Genial su articulo en todos los conceptos. Saludos. „

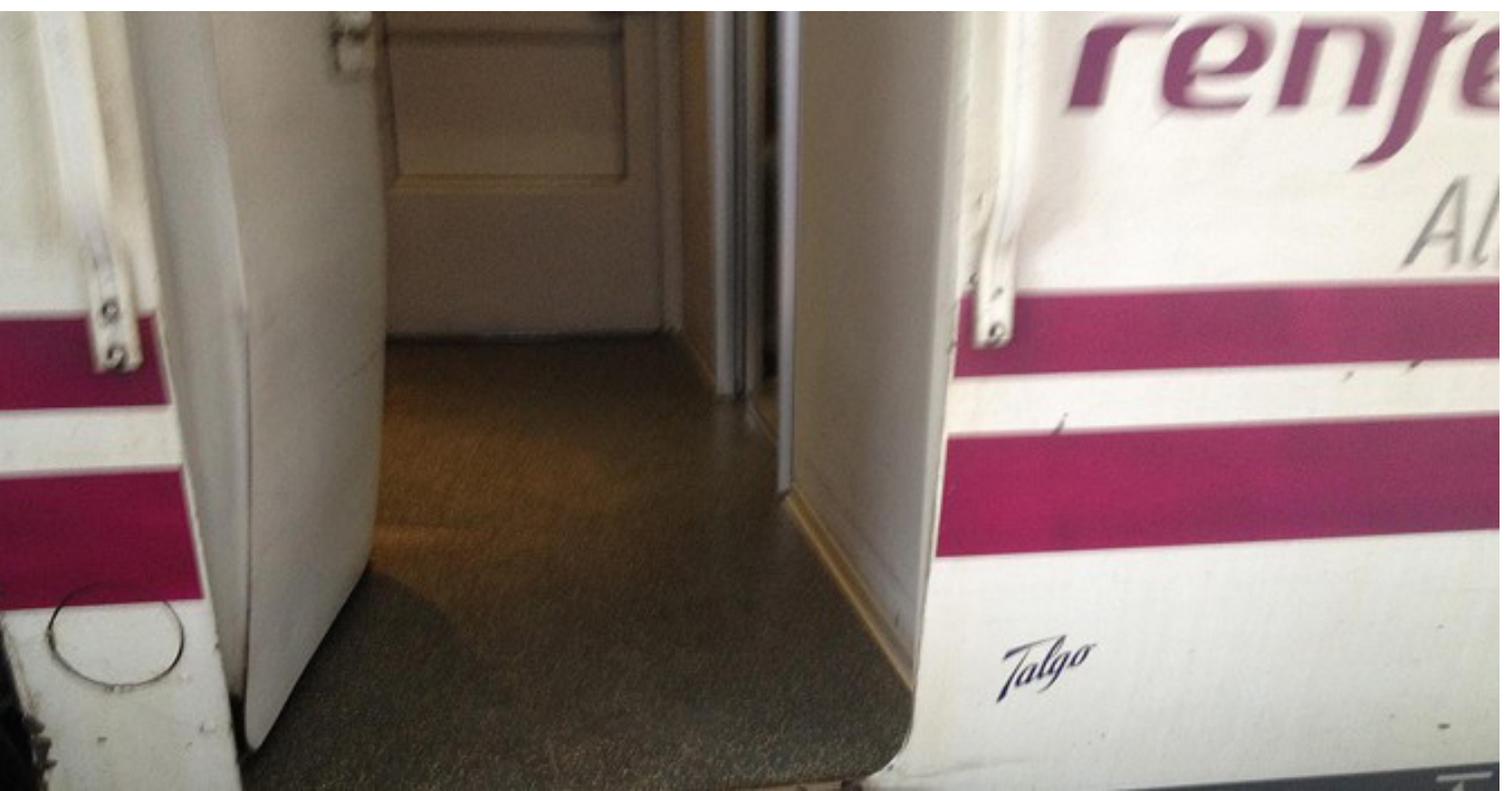
Yendo de Ávila a Madrid se ven los dos tipos de producción de energía eléctrica sostenible. Ambos fueron excesivamente subvencionados de tal manera que su energía es excesivamente cara a nuestro parecer.





Al haber construido el sistema del AVE en España con un ancho de vía alemán y francés se han tenido que levantar nuevas estaciones con el consiguiente coste básico y de mantenimiento.

Vagón tipo Talgo en el AVE Madrid-Málaga. Es la primera vez que veo estos vagones en el AVE: son más livianos que los de carretones de dos ejes y, por lo tanto, más económicos de arrastrar. Hay que hacer un análisis beneficio/coste incluyendo el ahorro energético que supone el que los vagones pesen menos que los de carretones tipo Siemens o francés. Se puede ver que no hay escalones como en los vagones Siemens, con lo cual es más fácil subir con las maletas y más cómodo para los viajeros corrientes así como para los mayores y los impedidos.



22. La cortesía se ha perdido

por Manuel Mateos de Vicente

3-9-2012

<http://avilared.com/not/1474/la-cortesia-se-ha-perdido/>

En algunas partes tenemos fama de ser ruidosos y de no llegar a tiempo a las citas. En ciudades de algunos países al reservar mesa en un restaurante no hay que mencionar nuestra nacionalidad; la razón es que pedimos mesa para muy tarde con respecto a su horario, llegamos con media hora de retraso, hablamos en tono demasiado alto y tenemos una sobremesa muy larga.

En cuanto a los tratamientos sociales, en España se es bastante descortés; por ejemplo ahora se tutea a todo el mundo. Hay que saber cómo tratar a las personas, ser corteses. En Estados Unidos o Alemania pueden tratar a una persona como doctor Tal, si tiene un doctorado, pero en España le pueden tratar de "oye tú".

¿Cuáles son las causas de que se hable tan mal ahora?: con tacos por doquier, que muchos hablen con palabras soeces, que se hable mal en los medios de comunicación.

La manera de hablar forma parte de la educación y la costumbre. Sobre las costumbres se ha perdido gran parte de la cortesía. Estando como estudiante en Austria, a un grupo nos dio por ir un día a una especie de bar-sala de fiestas. Iba con un jersey y no me dejaron entrar pues había que llevar chaqueta; pero ya estaban preparados para estos casos y un camarero me trajo una de prestado. Esto era así en España hace años; actualmente he notado que se come sin chaqueta, sin corbata, de cualquier manera hasta en restaurantes exclusivos.

Se comenta que la gente joven no está, en general, educada para la convivencia; ya no ceden el asiento a los viejos o a las mujeres. Si abres una puerta para pasar hay jóvenes que se aprovecharán para salir ellos, descortésmente, y ¡ay de ti si les llamas la atención!

Telefoneas a alguien y, si no está y dejas tu número de teléfono, es muy posible que no te devuelvan la llamada, y si haces varias llamadas e insistes tampoco la suelen devolver; esto no es así en otros países con los que he tenido, o tengo, relación.

Es corriente que estando visitando a alguien si le llaman por teléfono conteste a la llamada y no se excuse. En otros países suelen pedir permiso para responder al teléfono. En España no se tiene prioridad por hacer una visita personalmente pues la prioridad la tiene quien no se molesta en visitar y llama por teléfono. Lo correcto es pedir permiso para hablar por teléfono o excusarse y, si se prolonga, tratar de hacer esperar a quien llama por teléfono y atender primero a quien ha ido personalmente de visita.

Con motivo de mi trabajo o investigación he tenido que contactar con profesores, expertos o científicos de otros países y siempre me han contestado, pero en España nunca contestan salvo alguna rara excepción. Por ejemplo: en una ocasión escribí 19 cartas a 19 personas con puestos clave del Ministerio de Obras Públicas sobre algo de interés para ellos, con registro de entrada, y NADIE me contestó. Lo mismo me ha ocurrido por decenas de veces en Ávila. Es imprescindible, necesario, que los empleados públicos tengan ya que estudiar y aprobar una asignatura sobre cortesía para seguir en sus puestos.

En cuanto a los políticos merece una larga mención aparte.

Me llama la atención que en las conferencias cuando algún oyente pide la palabra ni se identifican ni se levantan; en congresos los presidentes no llevan bien el horario, en general, y se pueden alargar las jornadas excesivamente.

Se están importando malas actitudes ajenas a nuestra idiosincrasia. En cuanto a actitudes ajenas, hace poco me comento un abulense comprador de frutas y verduras al por mayor que entre los chinos, que también van a comprar, alguno puede escupir sobre el género en venta siguiendo la costumbre de su país, lo que no es higiénico pero entra dentro de sus costumbres.

Hemos de darnos cuenta de que nos están dando ejemplo de cortesía los inmigrantes que vienen de los países de América donde se habla español.

Gran parte de los españoles no te darán las gracias si les haces un favor o les regalas algo. Les puedes invitar a una reunión y hay quien no acude ni se excusa.

En fin, sobre la conducta social de los españoles en general, la opinión de las personas mayores es que se han perdido los modales que ayudaban a la convivencia. Es como si estuviéramos enfrentándonos unos contra otros y ya tuvimos un 36.

He aquí una tarea para los educadores, padres, maestros y profesores y hasta para los estudios universitarios.

Comentarios

Eduardo Ureña

“ Excelente comentario. Estamos iniciando un esfuerzo por rescatar la cortesía y me tomé la libertad de tomar prestada su reflexión. Puede encontrarla en www.facebook.com/rescatemoslacortesia Si no está de acuerdo con esta acción le solicito me lo indique y la retiraré de inmediato. Gracias „

Rodd Especial

“ ¿y qué me dice de esas personas que estando con uno, contestan al móvil y se olvidó que la presencia es anterior al teléfono? Es necesario redirigir la cortesía, que efectivamente, Sr. Manuel, se ha perdido. „

Henri Misrahi

“ Excelente estudio - ojala las cosas cambien pronto „

Leo Borj

“ Manuel: Pues desgraciadamente tengo que darte la razón y constatar también la mala educación que se percibe. Lo peor es que se contagia y aunque no te des cuenta uno mismo cae cada vez con más frecuencia en las faltas de cortesía y comportamientos descuidados de los que hablas.

Me parece muy bien tu denuncia, es una señal de alerta para que no bajemos la guardia.

Un saludo,

Victor Sastre

“ Estoy totalmente de acuerdo con el artículo de opinión del Doctor Mateos de Vicente, como se detecta su preparación educativa en su comentario, genial el comentario. „

Mariano Ribón

“ Don Manuel Mateos es un poco optimista.

He visto a jovenzuelos dirigirse a personas mayores de aspecto respetable no diciéndoles ¡Oye tú! sino ¡Oye tío!

El otro día una jovencita me cedió el asiento en el autobús. Me senté y me pidió un euro por haberme cedido el asiento. Me levanté, le dije que no tenía suelto y ella se bajó del autobús „

23. El Ave a Madrid en una hora, visto por un usuario

6-8-2012

por Manuel Mateos de Vicente

<http://avilared.com/not/477/el-ave-a-madrid-en-una-hora-visto-por-un-usuario/>

Últimamente han aparecido varios artículos sobre el AVE y Ávila. El asunto viene siendo recurrente y se está pidiendo algo que no es rentable sin fijarse en lo que ya tenemos y que se puede mejorar.

Como técnico especialista en transportes digo, a quien no tenga oídos sordos, que el AVE ha sido uno de esos errores nacionales desde el punto de vista económico, como lo son los supraaeropuertos sin pasajeros y tantos palacios de congresos en ciudades sin apenas congresos.

Aparte del tren, del que se deben mejorar sus servicios, tenemos hasta una autopista para ir a Madrid que me parece no ser rentable, pues siempre la encuentro sin apenas vehículos; creo recordar que iba a ser sin peaje hasta Villacastín.

Trabajé hace más de 60 años en la gran mejora de los ferrocarriles en su trayecto Ávila-Madrid, que fue la electrificación pues entonces las máquinas funcionaban con el mal carbón de las minas de Asturias y los trenes de largo recorrido llegaban siempre con retraso, lo que desapareció al terminarse la electrificación.

Para mis diplomas he tenido que tomar, en varias universidades, muchas asignaturas relacionadas con los distintos aspectos del transporte. También he realizado investigación original publicada en Academias de Ciencia.

Cuando ha habido algo innovador en ferrocarriles he tratado de conocerlo; por ejemplo, fui a tomar el tren AMTRACK (Washington-Nueva York) cuando lo pusieron en funcionamiento, hacia 1965, y estuve en la cabina con el conductor para que me explicara los sistemas de seguridad por si podía aplicar a la seguridad vial; también tomé el TGV de Francia cuando lo inauguraron. En los AVE he estado en la cabina tanto de día como de noche para enterarme de su tecnología. En China viajé en el tren Mag-Lev, que discurre desde Shangai al aeropuerto de Pudong a 430 km/hora. Sigo los desarrollos venideros como entrar y salir los viajeros sin parar el tren, los métodos constructivos de la línea de China al Tíbet que pasa por terrenos permanentemente helados o sobre el tren que circulará a 1000 km/hora en un tubo al vacío. Mi experiencia la vengo ofreciendo amistosamente a nuestros ediles, aunque en vano.

Tenemos actualmente en España tres anchos de vías: la española afín a la de Rusia, Portugal y a la de la India; la del AVE afín a la de Francia, Alemania y otros países europeos (ancho europeo); y la vía estrecha de los FEVE

Nunca he encontrado razones técnicas para construir la primera línea de alta velocidad, tipo AVE, hecha con un ancho que no es el de España, que es solamente para pasajeros y que requiere una inversión enorme y un mantenimiento continuo, con un coste no amortizable; como tiene un ancho distinto del español han tenido que construir estaciones nuevas para el AVE, lo que no ocurrió en Francia porque usan el mismo ancho de vía para sus AVE (allí TGV, Tren a Gran Velocidad) que para los demás servicios ferroviarios.

Tampoco entiendo, desde un punto de vista técnico, por qué los primeros vagones del AVE eran pesados, de importación, y no eran del modelo desarrollado por el Talgo, que es español, de un peso menor que los del AVE y consecuentemente más económicos de arrastrar por las vías.

Vi el Talgo en sus primeras pruebas, ya que las hicieron entre Madrid y Ávila, hacia el año 1944, con vagones simulados hechos de latas y que en Ávila llamaron el "tren volador" porque alcanzó una velocidad muy elevada en aquellos tiempos (135 km/hora). El Talgo actual alcanzó en Alemania, hace varios años, los 500 km/hora.

En algunos viajes que he hecho a Ciudad Real observé que el Talgo invertía en el trayecto desde Madrid 60 minutos y el AVE 55. Pregunté las causas y me dijeron que eran órdenes que tenían que obedecer; supongo que políticas pues un tren con vagones Talgo, que son más ligeros que los del AVE puede hacer tal trayecto en menos de 55 minutos, a mi parecer.

Admiro el cambio, que creo reciente, al llevar un tren AVE vagones Talgo, por fin, en los que no hace falta subir ni bajar peldaños como en los vagones hechos por Siemens. Estaban en el AVE Ma-

drid-Málaga y al estar el piso del vagón del Talgo rasante con los andenes se facilita la labor de quien lleva maletas, sobre todo para los que somos viejos y para los discapacitados; no tuve que levantar la maleta para entrar en el vagón.

Cuestiono si hace falta seguir construyendo las costosas vías del AVE, con ancho europeo, solamente para viajeros. En nuevos trayectos se debe analizar el hacerlos con el ancho de vía español pues estimo que se pueden aprovechar grandes tramos existentes, con ligeras mejoras, para el sistema Talgo, que se adapta a las curvas cerradas mejor que los pesados vagones sobre carretones de dos ejes del AVE con ancho europeo. De esta manera se podría también utilizar tal infraestructura para transportar mercancías especiales por gran velocidad, con los vagones existentes o con otros especiales.

El uso del vagón Talgo ayuda a la necesitada economía española al fabricarse en España y porque pesa menos que el sistema con vagones tipo TGV francés, o Siemens, se economizaría energía y, como se dice ahora, sería una solución sostenible, yo diría conservadora.

Durante decenios se han puesto trabas al Talgo, lo que nunca he entendido. Empleados de Renfe me decían que era un tren que pesaba poco y que podría sufrir terribles accidentes, pero en la práctica se ha visto que son tan seguros como otros vagones más pesados. Tiende menos a volcar porque el centro de gravedad está más bajo.

Debemos considerar la mejora de la vía existente para que circulen trenes tipo Talgo y poder ir a Madrid en menos de una hora. Si en el año 1944 un Talgo primitivo alcanzó la velocidad de 135 Km/hora entre Madrid y Ávila, hoy podría alcanzar los 200 km/hora o más en los mismos tramos y llegar a Madrid en menos de una hora.

Nos podemos preguntar que de donde proceden los distintos anchos de vía. La de España se estableció originalmente en dos varas castellanas (cada vara era 835'905 mm). La europea procede de la época de los romanos y tiene el mismo ancho que la trocha de los carros romanos, que se basaba en el ancho de las nalgas de las mulas o caballos y cuya anchura fue pasando de país en país sin que nadie hiciera un análisis científico de ello. Generalmente se adoptaba el ancho por tener que comprar vagones o locomotoras de otro país que ya las construía. Yo creo que en nuestro caso se tomó el ancho de Alemania porque se querían comprar las locomotoras Siemens alemanas.

Conviene insistir en nuestra idiosincrasia que ya la analizó Díaz Plaja con sus "pecados capitales" y en lo que me dicen los amigos de que "nadie es profeta en su tierra". Me ha sido más fácil que me acepten y publiquen 15 ponencias científicas de la especialidad transportes, en la Academia Nacional de Ciencias de Estados Unidos, que poder charlar sobre temas candentes con cualquiera de nuestros políticos locales. He dado conferencias desde Australia hasta Estados Unidos pasando por China, Mongolia, Kazajstan..., pero en Ávila y por la Administración ello es inviable, según mi experiencia. Damos las gracias a la prensa como el Diario, que me ha publicado más de 100 escritos, y a otros como Avilared, AvilaSiete y aviladigital.

Leemos en 'A tu salud' de La Razón, del domingo 15 de abril de 2012, lo siguiente: "El científico en España está maltratado". Para pensar. Vaya futuro para nuestros jóvenes serios.

Manuel Mateos, abulense, tiene la especialidad en transportes en cinco de sus títulos superiores. (www.manuelmateos.info, mateos@manuelmateos.info). Científico abulense que ha estado involucrado en problemas ecológicos desde que en 1957 empezara, en la Universidad Iowa State, sus investigaciones en ecología; centrándose primeramente en los residuos de las centrales térmicas, para su uso en la construcción de pavimentos para carreteras y en adobes, expresadas en dos libros en inglés. Su investigación ha sido presentada en ponencias en la Academia Nacional de Ciencias de Estados Unidos, Academia de Ciencias de Iowa, Academia de Ciencias de Alaska, y otros.

Su aportación en investigación para el uso de las tierras -material sostenible- en la construcción de carreteras y de casas baratas de adobe o tapial está plasmado en otros cuatro libros en inglés y en cien publicaciones en español. Está reconocida por organismos de Estados Unidos y considerado 'Man of the Year 2012'. En España le han concedido la Medalla al Mérito en la Seguridad Vial por su inmensa labor, presentada en 300 publicaciones, para reducir los accidentes en las carreteras.

Ha recorrido muchos países por su trabajo y su investigación. Lleva a Ávila en su alma pero, dice, sus políticos están interesados en sí mismos. Su biografía aparece en el 'Quién es quién en el mundo', entre otras. Vio el primer generador nuclear varios años antes de que se construyera en España el primero