

Automovilismo

Junio 29/42

Es crítica la situación del peatón. Algunas soluciones

Por José A. de la Viesca

LA implantación de modernas medidas reguladoras del tránsito, así como la ejecución de las obras públicas indispensables, y toda acción oficial encaminada a facilitar la traslación sobre ruedas, en nuestra motorizada capital principalmente, deben estar presididas por dos fines principales: aliviar la circulación de vehículos, pero sin agravar la circulación del peatón.

Todos somos peatones: no conozco a nadie incrustado a su automóvil como los crustáceos a su concha.

Es de interés común que se ofrezcan al automovilista ventajas de todo orden: supercarreteras, carreteras de primera, caminos de enlace, amplias avenidas, calles bien pavimentadas y todo ello, provisto debidamente de señales que proporcionen seguridad y orientación. Se necesitan puentes que abrevien la distancia entre dos puntos interferidos por algún obstáculo (río, terreno accidentado, etc.) y en general toda clase de medidas que proporcionen fluidez, seguridad y rapidez a la corriente circulatoria en las zonas rurales y en las capitales. Pero también reclama el común interés que no se desconozca en ningún momento, el amparo y facilidades a que tiene derecho el caminante; lejos de esto deben ejecutarse obras enfocadas a ofrecerle beneficios directos. La única que conocemos en este sentido es el paso soterrado de un edificio a otro del hospital de Mazorra cruzando la carretera de Rancho Boyeros.

II

Suele olvidarse con mucha frecuencia estos derechos y es en su defensa que escribimos estas líneas. Empecemos por los semáforos. Estos aparatos tienen como función esencial la de gobernar la circulación de vehículos y caminantes en los cruces más transitables y hacerlo de modo que ofrezcan seguridades y facilidades a unos y otros.

Veamos hasta donde le alcanza al peatón esta protección, primeramente en el semáforo automático: Después de haber computado cronómetro en mano el tiempo de duración de cada luz en algunos de ellos vamos a escoger los de Prado y San José primero y después el de Prado y Dragones, ambos frente al Capitolio, por donde transita diaria-

mente una numerosa población y miles de turistas que concurren a esa zona para contemplar nuestro colosal Palacio de las Leyes y el rico estilo arquitectónico de los Centros Gallego y Asturiano. Tiempos cronometrados en el semáforo de Prado y San José, por Prado: Luz verde (vehículos) 145 segundos; luz roja (vehículos) 145 segundos; luz amarilla (paso libre a peatones quedando interrumpida la circulación de vehículos en ambas calles) 5 segundos.

Tiempo cronometrado en Prado y Dragones, por Prado: Luz verde, 161 segundos; luz roja, 110 segundos; luz amarilla, 5 segundos.

Sólo 5 segundos protege aquí la luz amarilla al peatón, cuando lo requerido para cruzar la calle a paso presto son 15 segundos, y separadamente no menos de 25 segundos.

Debe estudiarse muy en serio la graduación de la luz amarilla en todos los semáforos automáticos, mediante un conservador cálculo experimental. Normalmente un peatón recorre 1.3 metro por segundo, luego en 5 segundos habrá recorrido 6.5 ms. y la calle Prado tiene un ancho aproximado de 25 metros. ¿Qué menos en los semáforos mencionados, que de 15 a 20 segundos de luz amarilla para el peatón y en esa misma proporción, según sea el ancho de la calle, los demás? Los semáforos operados a mano, son más justos con el peatón, al concederles el tiempo necesario para cruzar. Pero en esto —y repetimos lo sugerido en otra ocasión al general Salas Cañizares y el coronel Ledón Iglesias, sin que nada se haya hecho— el policía auxiliar del semaforista debe auxiliar al caminante brindándole orientación y ayuda al cruzar la calle, principalmente si se trata de ancianos, señoras o turistas, como se hace en las principales capitales del mundo. No sabemos por qué no se ha pensado en eso aún.

Por lo expuesto insistimos en que debe de concedérsele al peatón, al menos en los escasos cruces regulados por semáforos, un poco más de seguridad, un poco más de luz amarilla, porque ahora corre el riesgo de morir atropellado frente a cualquiera de estos aparatos, que también se han instalado para proteger al transeúnte a pie.

III

No sabemos a qué gobierno le ca-



2)

brá el orgullo y el honor de iniciar las obras de construcción de cruces soterrados o canalizaciones que permitan al peatón cruzar la calle sin peligro, por debajo de la corriente de vehículos, imitando así lo realizado en varios países americanos y europeos. Pero si estamos seguros que alguna administración tendrá que enfrentarse muy pronto con esta situación, estudiando los medios más expeditos de llevarla a cabo, tanto en el aspecto económico como en el de los planes a seguir en la ejecución de la obra. Son éstos, obras de envergadura que requieren plan estu-dioso, dinero y disposición de hacerlo.

Sin embargo, vamos a lanzar una idea que "capturamos" en la redacción y que "nos regala" un compañero tan querido como inteligente, laborioso y modesto, cuyo nombre no mencionamos después de los epítetos, para que no digan...

Conversábamos sobre la supresión del semáforo de Malecón y Galiano que, sin buscarle los "peros", han convertido a la Avenida del Malecón en una vía ultrarápida, evitando tranques y facilitando, en fin, el paso de los automóviles que en interminable caravana buscan el desahogo de esa avenida; ahora ya no tienen que interrumpir su marcha un solo momento.—Pero... ¿y el peatón?—comentábamos. ¿Cómo, cuándo y dónde cruza la Avenida, sobre todo en el tramo más difícil, digamos de Prado hasta el Monumento a El Maine?

Si no se pueden hacer canalizaciones por lo costoso y por lo difícil —esto último por la presencia del mar en el subsuelo— podrían sin embargo construirse algunos pasos elevados, más fáciles de lograr que los cruces soterrados.

No pedimos nada extravagante ni fuera de la realidad y las posibilidades. Nos conformaríamos con una obra parecida al arco que se levantó frente al Parque Central para engalanar la ciudad con motivo de los actos del Cincuentenario de la Independencia y que recibió los parabienes de la ciudadanía. Si bien es

verdad que la iniciativa y el presupuesto del arco referido estaban plenamente justificados por tratarse de la gloriosa celebración de nuestro cincuentenario republicano, no es menos cierto que la proposición que hacemos, está amparada por una necesidad pública, que reclama urgente solución.

Con tres arcos tan solo, quedaría notablemente aliviado el problema, pudiendo instalarse de manera tal que el largo tramo desde Prado hasta el Parque de El Maine quede dividido en cuatro puntos, a igual distancia uno de otro, habilitados para ofrecerle seguridades al peatón al cruzar la Avenida. Tomando los extremos (Prado y El Maine) sólo es necesario construir un paso o arco frente al Parque del Maine, puesto que en Prado ya el semáforo le concede al peatón —aunque con deficiencias— un tiempo de vía libre. Ya tenemos dos pasos, instalando un sólo arco. Los otros dos que proponemos, deben instalarse entre los anteriores y a igual distancia uno de otro, resultando entonces que en el largo tramo de... cuadras, el peatón disfrutaría de seguridades para cruzar cada 4 ó 5 cuadras.

Piense en esto el gobierno y anímese a realizar esta obra, más sustancial que costosa. Debe estudiarse el proyecto por los técnicos para determinar materiales, estilo, facilidades y seguridades que deben reunir, considerando además, como factor muy importante, que su altura debe ser suficiente para permitir el paso de las carrozas de carnaval. Si no aramos en el mar, el próximo Carnaval lo veremos en el Malecón y cualquier otro día podremos disfrutar de las delicias del acogedor "muro".

M. J. J. 29/52

