

CIRCULACION URBANA

Por JOSE M.^a GONZALEZ DEL VALLE,
Ingeniero de Caminos.

Con amenidad y gracia hace el autor muy acertadas sugerencias sobre la circulación urbana, que consideramos muy dignas de tomarse en consideración, especialmente la intervención de la Jefatura de Obras Públicas y del Real Automóvil Club en el plan de señales de cualquier población.

En las ciudades de tráfico intenso se producen interrupciones en la circulación que, cuando no se evitan del todo, pueden, al menos, paliarse con una ordenación debidamente estudiada.

Esta ordenación exige rodeos y molestias que, si bien son inevitables cuando pueden producirse atas-

que toma el concejal celoso para "favorecer" la circulación. Algo así como el zapatero que dictaminase si el calzado molesta o no al parroquiano y las quejas de éste fuesen consideradas como insubordinación que merece ser castigada. Los abusos más frecuentes son estos:

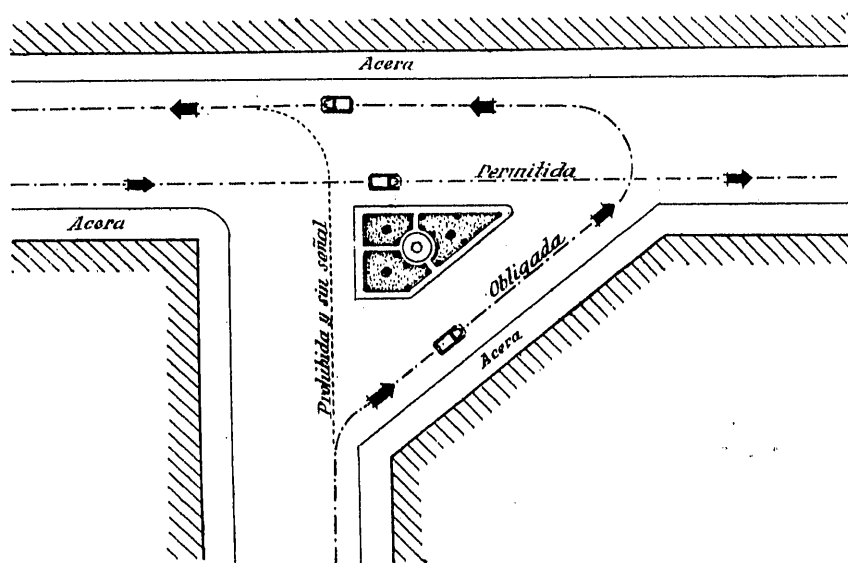


Fig. 1.^a — Circulación semirrotatoria. — La trayectoria prohibida y la permitida se encuentran en las mismas condiciones con respecto al jardincillo, puesto que ninguna de ellas lo corta.

cos, son absurdas cuando el tráfico no es intenso. En estos casos, el número de agentes de circulación es comparable al de vehículos, y los preceptos del Código de Circulación se exigen con grandísimo rigor, con lo cual, y por obra y gracia del concejal celoso, se consigue que las señales y disposiciones del Código de Circulación sirvan para crear dificultades donde no las hay.

El mal está tan extendido que invita a pensar si sería bueno añadir al Código de Circulación algunos artículos encaminados a impedir que se apliquen remedios molestos para evitar males imaginarios y, en todo caso, se averigüe la opinión de los usuarios, porque, hoy por hoy, todos se quejan de las medidas

Direcciones prohibidas. — Se impone un rodeo y, por lo tanto, se empeora la circulación, que se extiende en mayor longitud. Como la anchura de la calzada no varía, el beneficio es solamente el indirecto de aumento de velocidad. En calle de dos vías y circulación en ambos sentidos el vehículo lento retrasa la marcha del tráfico porque no puede ser adelantado. Para que las presuntas ventajas de una sola dirección superen a los positivos inconvenientes, habría de fijarse una intensidad de circulación mínima; por ejemplo, 100 vehículos por hora. De otro modo se imponen rodeos molestos a los coches y perjudiciales al que se gana el jornal con su carro.

Aun cuando la angostura de algunos trozos de

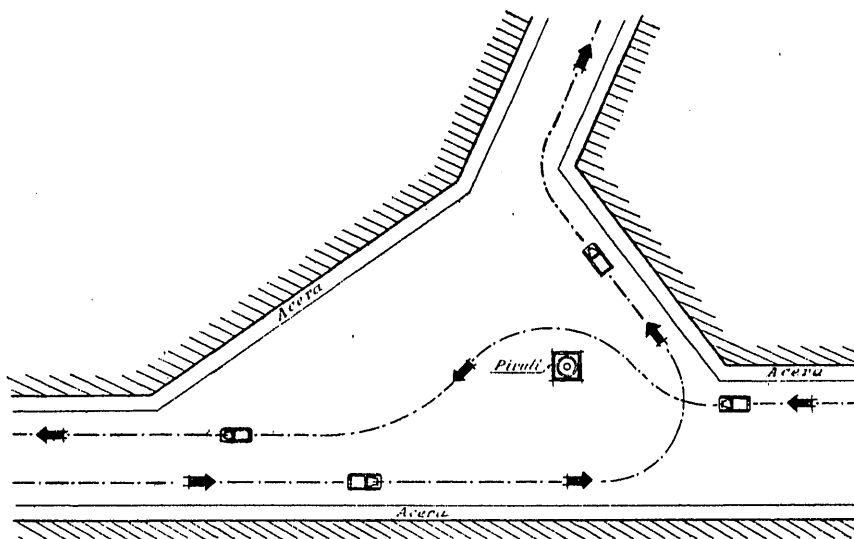


Fig. 2.^a—*Circulación rotatoria*.—Pintorescas trayectorias impuestas por un *piruli* colocado lejos de la intersección de los ejes para “facilitar” la circulación.

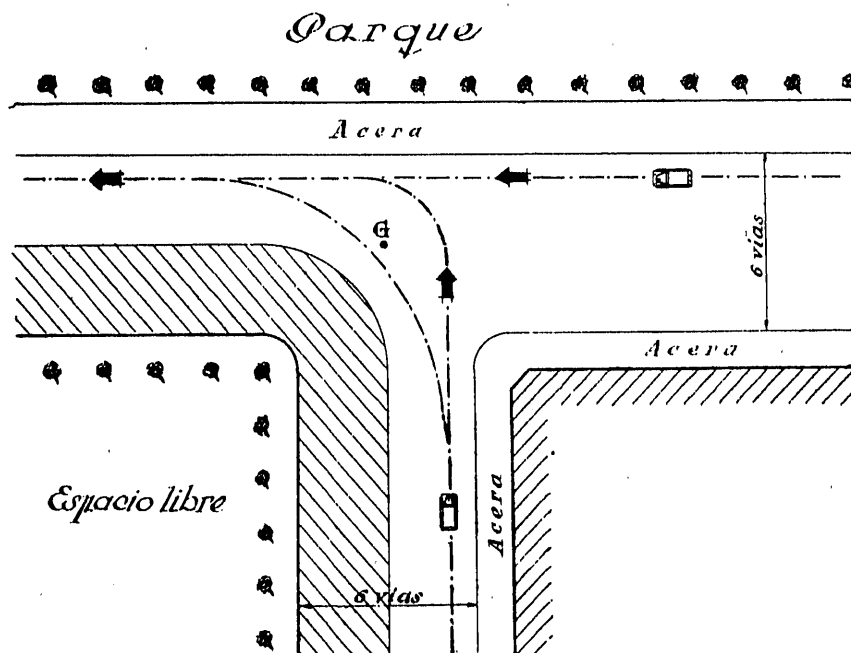


Fig. 3.^a—*Agentes de circulación*.—El guardia, *G*, impide que el coche, *A*, siga trayectoria cómoda y segura. Además, hará parar el coche *B* hasta que el *A* haya tomado la vuelta.

calle permitan el paso de un solo vehículo debe de autorizarse la circulación en ambos sentidos, sin más precaución que colocar en uno de los extremos del trozo angosto un "ceda el paso".

Circulación rotatoria.— Algunas veces se originan obstáculos (figs. 1.^a y 2.^a), alrededor de los cuales ha de girar el tráfico. Esta idea es muy fecunda cuando anida en el caletre del concejal celoso.

Guardias municipales.— Suelen ajustarse a los modelos estudiados por los eminentes psicólogos R. de la Vega y C. Arniches. Entre ellos se encuentra el que explica la circulación hablando de "dientes y vinientes" y el que denunció a un individuo por blasfemar sin causa justificada. El guardia colocado en G (fig. 3.^a) emplea todo el peso de la autoridad de que se siente "embestido" para reducir los radios de las trayectorias. Además hará parar el coche B para evitar la horrible catástrofe de que choque con el A.

Señales inadecuadas.— En algunas poblaciones, para prohibir la circulación por una calle, colocan una señal de dirección prohibida en cada extremo, con lo cual el usuario que pretende entrar por un extremo de la calle se dirige (con un buen rodeo) al otro, y allí se encuentra con que tampoco lo dejan pasar.

Prohibiciones arbitrarias.— En cierta población está prohibido el estacionamiento de vehículos en calles que tienen prohibida una dirección pero cuya anchura es suficiente para dos camiones. En otra los coches han de atracarse "de popa" precisamente.

Pasos de peatones.— Los peatones diseminados por la calzada estorban muy poco, pero agrupados en un paso forman barrera y cortan la circulación de vehículos.

Remedios contra los abusos.

El fundamental es que el plan de señales de cada población sea aprobado por la Jefatura de Obras Públicas, la cual oírá previamente a un representante del Real Automóvil Club.

Aparte de esta medida, que elimina a los aficionados, pueden ensayarse otras:

Direcciones prohibidas.— La mayor parte de ellas deben de ser sustituidas por señales colocadas en los extremos de la calle; una, con "Ceda el paso", y otra, con "Paso preferente". Entre una y otra se prohibirán o regularán los estacionamientos con arreglo a cada caso particular.

Las señales de dirección prohibida que se conservaren serán modificadas cuando por reparación, u otra causa, se suprima el paso por calles inmediatas.

Se considerará nula toda señal colocada a la izquierda o que no se ajuste a los modelos del Código de Circulación. No podrá ser exigido el cumplimiento de alguna obligación cuando no exista señal que la anuncie.

Circulación rotatoria.— Se establecerá solamente en la zona de intersección de calzadas.

En las bocacalles se marcarán en el pavimento las curvas de acuerdo con los ejes.

Pasos para peatones.— No serán obligatorios para éstos; pero en ellos podrán exigir de los agentes de circulación la detención del tráfico rodado para que puedan cruzar la calzada con toda tranquilidad.

Agentes de circulación.— Serán conductores avezados, y en las calzadas se situarán únicamente en las intersecciones de las trayectorias de circulación ininterrumpida (del orden de 1 000 vehículos por hora).