

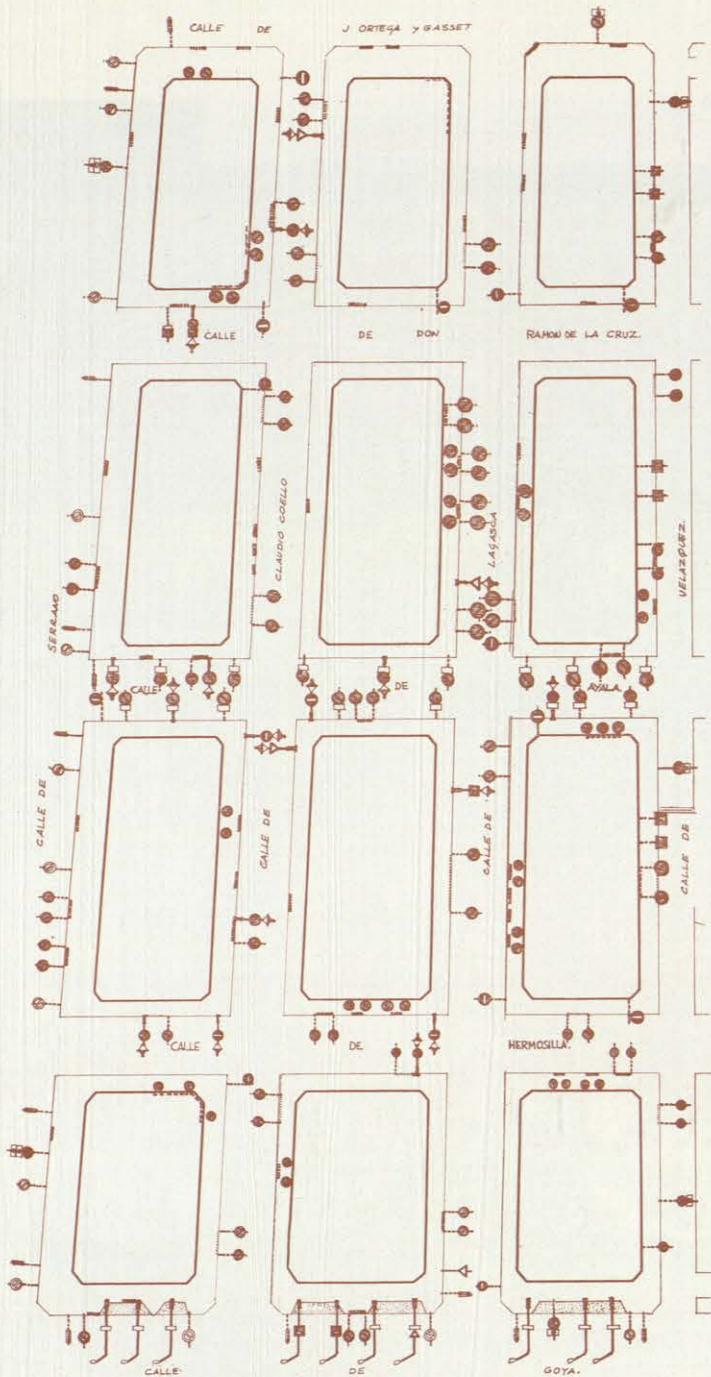


Iniciamos con esta sección unos comentarios sobre pequeños temas que jalonan nuestras ciudades y que pueden, al ser tomados en consideración por las autoridades competentes, recibir una solución satisfactoria.

Hace unos años publicamos en las páginas de ARQUITECTURA una fotografía del madrileño monumento de la Fuentecilla en la calle Toledo. Este pequeño monumento se utilizaba como cartelera de espectáculos del barrio. Lo cual no estaba bien.

Al poco tiempo de publicarse esto, la Fuentecilla apareció limpia de carteles. Lo más probable es que no tuviera nada que ver en ello lo que nosotros publicamos. A lo mejor sí. Vaya usted a saber. El caso es que la Fuentecilla se quedó tan decente.

Con esta intención, sana y constructiva, se inicia la sección "LO QUE VEMOS" que va a correr a cargo del arquitecto Julián Peña.



El plano representa el estado de señalización para el tráfico, a 26 de diciembre de 1965, de un sector del barrio de Salamanca que, recientemente, ha sido ordenado con gran acierto funcional y técnico.

Introduciendo el concepto de densidad de señales—número de ellas en cien metros lineales de acera—, resulta que la media del sector considerado es de 5, alcanzándose la densidad máxima parcial en la calle de Ayala con 15.

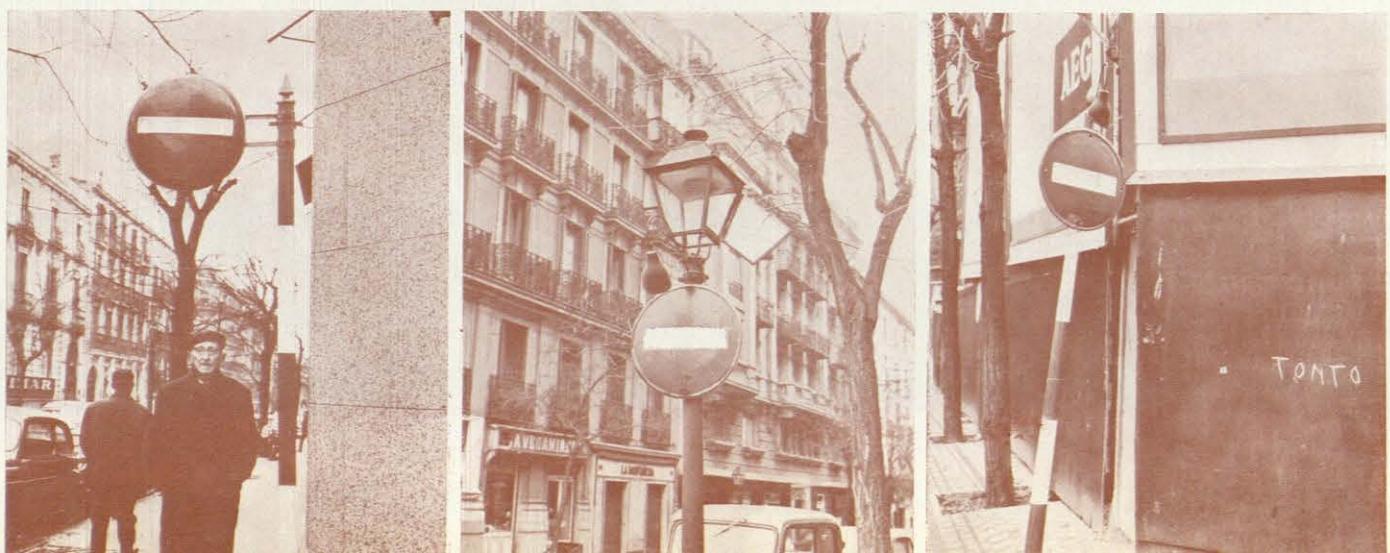
De las 166 señales detectadas, 132 están sobre soporte exento, 28 sobre farol o farola y 36 sobre fachada o valla. El 32,5 por 100 corresponden a lo que nosotros llamamos vados, y el 80 por 100 prohíben o limitan el estacionamiento de los vehículos.

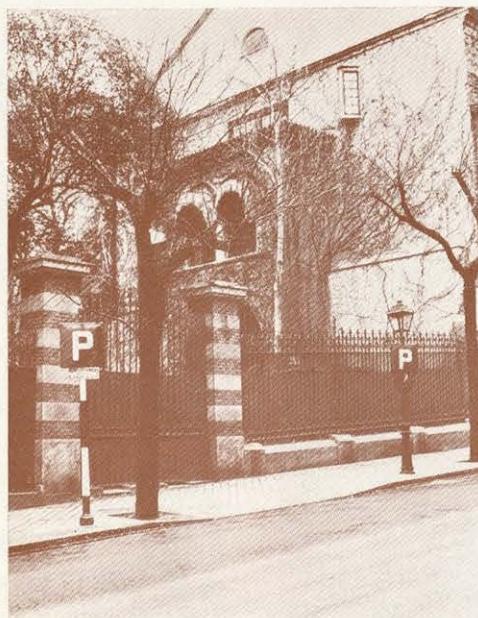
Se comprende que esta utilización masiva de señales influya de forma importante en la estética del paisaje urbano.

Una de las pocas señales de tráfico que los automovilistas respetamos a rajatabla es la que vulgarmente conocemos como dirección prohibida.

Estas tres fotografías de la precitada señal, muestran bien

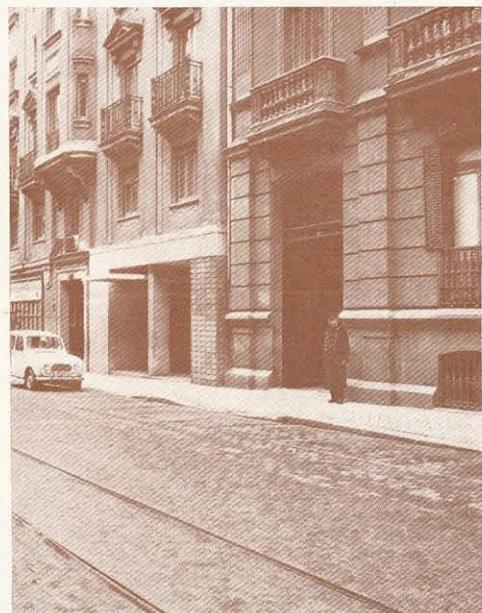
claramente la variedad—¿anarquía?—con que se ha efectuado la señalización. Tres soportes distintos. Dos señales diferentes. La anchura de la franja blanca no es la misma; el material, tampoco.





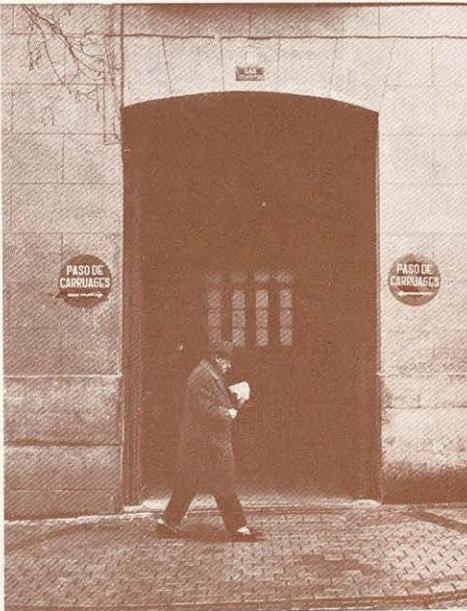
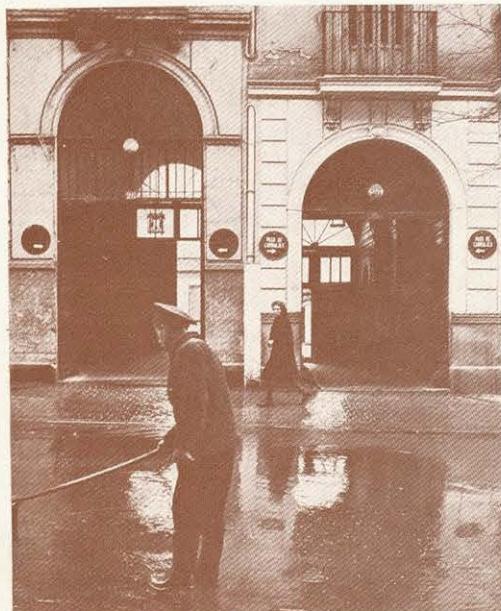
En esta página figuran siete formas distintas de indicar el paso de carroajes, y que han sido registradas, por quien suscriba, en el sector considerado. A propósito: en Barcelona a estos pasos les llaman "vados", palabra que, particularmente, me parece cuadra muy bien al caso, y voy a utilizar de ahora en adelante. En la zona hay 58 vados, de los cuales 29 se advierten simplemente por el bordillo de la acera rebajado; 12 tienen las señales colocadas sobre las fachadas de los edificios, y en los 23 restantes, la señalización se realiza sobre soportes exentos.

Quiere con ello decirse que, con la supresión del tercer sistema, desaparecerían 42 postes rojiblanco y quedarían limpios los fustes de cuatro faroles.



1 En la calle de Don Ramón de la Cruz se nos aparece esta originalísima señalización de un vado, realizada sobre soporte exento rojiblanco y farol. En el poste figura una señal cuadrada de estacionamiento reservado y un rótulo rectangular en el que se lee: "Prohibido aparcar. Paso de carroajes." Sobre el farol se repite la señal cuadrada, esta vez acompañada de una circular de prohibición de estacionamiento. Muy cerca del poste, a su izquierda, y entre éste y el farol, una acacia. ¿Pasarán los carroajes por encima del árbol?

En la calle de Velázquez lo que podríamos llamar señales asimétricas sobre postes junto a fachada. Obsérvese la desusada altura a que están colocadas las señales. Sobre la fachada, y debajo de la imposta, molestaría bastante menos a la arquitectura, más que aceptable, del edificio.



2 El bordillo rebajado debería ser suficiente para que los madrileños respetásemos los vados. Por ello sería ejemplar que, sin necesidad de portero de librea, estuviesen como en la fotografía de la izquierda, calle de Claudio Coello, desapareciendo señales de aceras y fachadas.

En cualquier caso, juzgo innecesario el par de banderillas que, en todo lo alto, junto al bordillo, han colocado a la acera de la calle de Hermosilla y que puede evitarse señalizando de forma más discreta; y, como mal menor, utilizando las fachadas de los inmuebles.

3 En estas dos fotografías, tres variantes de la señalización en fachada del vado madrileño. Este sistema, como el barrenadero la calle recién regada, limpia las aceras y faroles de postes y señales; por ello, nos parece preferible al sistema de señal sobre soporte exento propio. Sin embargo, para el buen orden, convendría unificar la señal con simples flechas indicadoras, con "paso de carroajes" y flechas, con "paso de carroajes" y flechas delgadas... ¡Hasta a la ortografía llega el desorden!



Este encuentro de dos calles madrileñas, Alfonso XII y Claudio Moyano, se ha resuelto pomposamente como se si tratase de una gran plaza, permitiendo a la circulación toda clase de giros, cambios de dirección y de sentido, etc. El bosque de semáforos que del asfalto emerge, unido a la soledad, crea un paisaje angustioso que rima con la verticalidad de las coníferas del vecino Jardín Botánico.

(Por cierto que en la fotografía se aprecia un edificio en construcción, de estructura de hormigón armado, con su grúa y todo, que va por tercera planta, y se construye en el interior del citado Jardín. Posiblemente no estará calificado urbanísticamente como zona verde.)

Pensamos que, con el tiempo, esta encrucijada urbana podrá ser liberada de parte de los semáforos e isletas que la agobian, ya que creemos no tiene capacidad para soportar el tráfico futuro con la actual ordenación.

La plaza de la República Argentina contrasta de forma evidente con la encrucijada anterior. Ningún semáforo, unas discretas señales de "ceda el paso" sobre soporte pintado en color neutro, y la supuesta educación y buenas formas de los automovilistas, hacen que la plaza, desde el punto de vista de circulación, funcione. Es un verdadero ejercicio de ciudadanía el carrusel que diariamente realizan todos los automovilistas que la atraviesan; obligatoriamente hay que ceder el paso al automóvil que está dentro de la plaza. Al llegar hay que decir: "¿Se puede? ¿Da usted su permiso?", etc. Naturalmente no son todos, ni muchísimo menos, los automovilistas que se conducen con tan exquisita educación; pero creemos que sería verdaderamente edificante que existiesen en Madrid muchos nudos ordenados con este criterio. También lo sería—no es por nada—que cuando los Servicios Municipales implantan nuevas normas de circulación no se limitasen a anunciar "lo" que se hace, sino también explicasen "por qué" se hace.

Desgraciadamente, el porvenir se presenta negro para la plaza, y lo mismo que desaparecieron la pradera, los chopos y los rosales que embellecían su bandeja central de distorsión; el aumento del tráfico traerá, inevitablemente, los semáforos, los postes rojiblanco y las señales cuadradas, redondas, triangulares...

