ZARAGOZA

Pasos de cebra a cien metros y otras 'trampas' inducen al peatón a cruzar mal ante el tranvía

● El diseño urbanístico de los entornos de Grancasa y del hospital Miguel Servet, los tramos con más atropellos de la línea, multiplica el número de imprudencias

ZARAGOZA. El trazado de la línea 1 del tranvía se extiende a lo largo de 12,5 kilómetros, atravesando la ciudad de punta a punta y configurándose como su verdadera espina dorsal. Pero, ¿es casualidad que de los 31 atropellos que se han registrado desde su puesta en marcha –cuatro mortales– casi dos tercios se concentren en dos lugares muy concretos? La respuesta es no. Porque basta con darse una vuelta por las avenidas de Gertrudis Gómez de Avellaneda (entorno de Grancasa) y de Isabel la Católica (Miguel Servet), a las que la estadística identifica como los principales puntos negros para los peatones, para constatar que las imprudencias están a la orden del día. Y es aquí donde se plantea otro interrogante: ¿los viandantes cruzan en rojo o por fuera del lugar habilitado por

AVENIDA DE GERTRUDIS GÓMEZ DE AVELLANEDA

Refugios de cemento entre la calzada y las vías. Entre la calzada y las vías del tranvía existen 'islas' de cemento que muchos peatones usan a modo de refugio cuando cruzan de forma indebida la avenida. Algunos caminan por ellas como si de aceras se tratara, obligando a los tranvías a hacer sonar el claxon o incluso reducir la marcha cuando cruzan junto a ellos para evitar accidentes.

Paradas paralelas de bus y tranvía con alto riesgo. Las prisas por subir al autobús o al tranvía hacen que muchos viandantes se despisten y atraviesen las vías sin mirar. A lo largo de la avenida, existen tres enclaves con esta peligrosa configuración de paradas paralelas (junto al edificio World Trade Center, junto al centro comercial Grancasa y a la altura de Legaz Lacambra).

Los vecinos no ven mal las multas, pero critican el «laberinto» urbano

Desde el centro de salud Actur Sur, al comienzo de la avenida de Gertrudis Gómez de Avellaneda, hasta el centro comercial Carrefour existen hasta 22 pasos de cebra para poder atravesar la calzada, el eje del tranvía y el carril bici. Podrían parecer suficientes, pero la realidad dice que estos no se encuentran equidistantes, y mientras algunos están muy juntos a otros los separan más de cien metros.

Aquí surge el primer problema para los viandantes, a los que esta configuración urbanística de la avenida induce de alguna manera a cruzar por donde no deberían. Y como tampoco hay una valla que se lo impida –al margen de en las paradas del tranvía, solo hay una instalada junto al hipermercado– asumen un riesgo que se ha traducido hasta la fecha en una decena de accidentes (solo con el tranvía).

«Llevo siete años aquí y afortunadamente no he presenciado ningún atropello, pero me he acostumbrado a trabajar con el soniquete de la campana del tranvía, porque aquí mucha gente cruza en rojo», comenta la empleada de una promotora urbanística que cuenta con una oficina comercial a pie de calle, junto a Margarita Nelken. «Al ver llegar el autobús o el tranvía –apunta–, atraviesan la calzada asumiendo un riesgo importante. Hasta yo lo he hecho alguna vez», admite. En tres enclaves de la avenida existen peligrosas paradas paralelas de este tipo.

«No sabemos conducir, pero menos caminar», aseguraba el miércoles Julio Navarro, vecino de Kasan. Este jubilado y su mujer aguardaban a que el semáforo tornara a verde junto al centro de salud. «A mí ya me atropelló un coche cerca de aquí, andando por la acera. Fue un susto tremendo que me ha hecho extremar aún más la precaución», contaba. Al hablar de posibles multas para aquellos peatones que hacen caso omiso a los semáforos, lo tiene claro: «Sería extraordinario, solo nos preocupamos de algunas cosas cuando nos rascan el bolsillo».

Los «sonámbulos» del móvil, como los llama Adelaida García, son también legión en esta zona de la ciudad, donde se ubican la Escuela de Arte, centros comerciales y varios gimnasios. «No te ven hasta que te tropiezas con ellos, cómo no van a correr peligro al cruzar las vías», dice. El Ayuntamiento prevé ahora lanzar una campaña específica tanto para ellos como para quienes deambulan con los auriculares ajenos a todo. En cualquier caso, los vecinos creen que el problema está en el «laberinto» urbano al que se enfrentan a diario.

M. A. C./M. G. C.

PASEOS DE FERNANDO EL CATÓLICO E ISABEL LA CATÓLICA

Advertencias en la entrada del hospital. Dadas las circunstancias especiales de los usuarios de los hospitales –llegan preocupados, pensando en sus problemas o los de sus familiares– o que muchos son de fuera de Zaragoza, se decidió colocar carteles advirtiendo a los ciudadanos de la presencia del tranvía. Como se observa en la fotografía, muchos peatones hacen caso omiso.

El rojo no importa. Cruzar con el semáforo en rojo para peatones es la tónica general en la avenida de Isabel la Católica a la altura del Hospital Miguel Servet y La Romareda. Los 26 metros que separan una acera de la otra, con dos calzadas con sendos carriles para coches y otras dos para los viales del tranvía, son sorteadas habitualmente de manera irregular cuando el peatón no ve coches.

Excesos de confianza en una de las zonas con más afluencia de gente

Al eje del Urbos 3 a su paso por la Gran Vía y el paseo de Fernando el Católico se le pueden poner varios peros, como el exceso de elementos junto a las vías (árboles, parterres, bancos, parquecitos, mupis, postes de semáforos, de farolas, cajones de registros de alumbrado público, carril bici...), lo que unido a la mala iluminación nocturna (esta semana se han repuesto 55 bombillas fundidas) dificulta la visibilidad de los peatones. Si a esto se suma la gran cantidad de señales horizontales blancas o amarillas, rectangulares, cuadradas, lineales o incluso en aparentes rombos, los viandantes y ciclistas que pasan por el bulevar tienen que hacer caso a un montón de mensajes que, precisamente por su abundancia, acaban por ignorar.

Aunque, si se examina con atención el comportamiento de los zaragozanos que transitan por esta zona, lo que se observa rápidamente es que a muchos de ellos las luces rojas de los semáforos de peatones no les intimidan. Y tampoco las vías del tranvía, pues una vez que lo ven pasar a su lado se lanzan a cruzar en rojo si no atisban ningún coche cerca.

Dos conocidos del fallecido en el último atropello ocurrido en Gran Vía hablaban esta semana en el punto del accidente y no encontraban otra explicación que se trató de un «fallo» humano, un «despiste». «Pensamos que miró si venían coches y no vio el tranvía. Conocía perfectamente este cruce porque era vecino de la zona», manifestaron.

En la plaza de San Francisco, esa proliferación de elementos se conjuga con la presencia de dos paradas paralelas y peatones que corren de un lado a otro de la plaza cuando ven que su tranvía se aproxima y están justo en el lado opuesto. Su fijación y afán por llegar a tiempo les impide ver que otro convoy se acerca en dirección contraria.

Pero en la parada del Hospital Miguel Servet las circunstancias son muy diferentes, ya que la visibilidad en ese largo tramo

voluntad propia o porque no les queda otro remedio?

Los dos atropellos mortales de este triste inicio de año han obligado al Ayuntamiento a anunciar esta semana una batería de medidas: repintado de las señales de advertencia en las aceras, campañas informativas, refuerzo de la vigilancia policial y hasta un nuevo plan de seguridad vial. Pero lo cierto es que las peculiares características de estas dos conflictivas arterias parecen precisar de soluciones específicas.

M. A. COLOMA/M. GARÚ

Polos de atracción de gente joven... con cascos y móvil. La Escuela de Artes, Grancasa y varios gimnasios atraen a muchos jóvenes a esta zona de la capital. Ello multiplica la cantidad de viandantes que cruzan de forma indebida la calzada con los auriculares puestos o pendientes del móvil. Algunos reconocen que actúan mal, pero dicen tener «reflejos suficientes» para reaccionar.

Escasa visión. A los árboles, postes y cajas de luz que dificultan la visión del peatón y del conductor del tranvía se suma el trajín de una calle comercial donde las mercancías van de lado a lado.

recto es perfecta. Entonces, ¿qué ocurre en este punto para ser el segundo con más atropellos desde que existe la línea? La respuesta es que la mayoría de los peatones ponen su atención solo en los coches y pasan en rojo cuando no se acercan. También que muchos de los viajeros que bajan del tranvía pasan la calzada sin solución de continuidad, indistintamente de lo que indique el semáforo.

M. A. C./ M. G. C.

«Tenemos que ir leyendo el cerebro de cada viandante»

LOS CONDUCTORES

Reponerse de un atropello no es fácil. Los conductores del tranvía dicen que la exigencia de su trabajo es máxima y la mayoría sufre estrés postraumático tras un accidente

Tenemos que ir leyendo el cerebro de cada peatón para prever qué va a hacer. No hay día que el corazón no te dé un vuelco», comentaban esta semana Julián Aramendía y Juan Carlos Mancía. Son dos de los 80 conductores del tranvía de Zaragoza y están vinculados al Sindicato Ferroviario-Intersindical (SFI). Como el resto de compañeros, asumen que el diseño urbano de la capital aragonesa entraña riesgos y que cada accidente que se produce en la línea, sobre todo si es mortal, como los dos últimos, pone en entredicho la seguridad de este transporte. En cualquier caso, ambos reivindican la profesionalidad de un colectivo «que no se puede permitir bajar nunca la guardia» y al que estos accidentes también castigan sobremanera.

«Los atropellos provocan estrés postraumático. A cada uno le afecta de una manera, pero casi todos cogen la baja después de un siniestro», recuerda Aramendía, quien precisamente se recupera estos días del susto que tuvo hace unas semanas en el entorno de plaza Aragón. Desde los Tranvías de Zaragoza, destacan también la responsabilidad de sus conductores y recuerdan que en la treintena de atropellos que se han registrado desde que se estrenó la línea la responsabilidad ha sido siempre del peatón.

A juicio de estos dos conductores, aunque «no te puedes permitir un despiste en ningún momento», el tramo más conflictivo de la línea es el que va desde el Hospital Miguel Servet al Campus Río Ebro: «Un susto o dos al día no te los quita nadie. Se trata de un trabajo monótono que requiere de una enorme concentración: llevamos a personas. Acabamos agotados mentalmente y encima algún compañero ha sido sancionado por negarse a seguir conduciendo tras sufrir un percance». Por eso, una de sus principales reivindicaciones cuando el pasado mes de octubre estuvieron a punto de ir a la huelga fue que su empresa, Tranvías Urbanos, accediese a regular claramente los descansos.

«Es una cuestión fundamental, pero el convenio es ambiguo y no deja claro si el descanso es al final de cada viaje o de cada trayecto. Tampoco tenemos sitio para descansar», se lamentan. Julián Aramendía pone un ejemplo bastante gráfico: «El camionero que transporta cerdos tiene que parar por ley 45 minutos cada cuatro horas y media y puede dividirse ese tiempo en dos descansos. Para los tranvías, ni siquiera hay una regulación a nivel estatal. Y son muchas ya las ciudades donde están implantados».

Por convenio, para los conductores del tranvía, el cómputo total de descansos en cada jornada (no pueden conducir más de cinco horas y media seguidas) debe ser igual o superior a 20 minutos. La última propuesta que les ha hecho la empresa es parar este tiempo seguido a mitad de jornada, solución que estaba pendiente de valorar la plantilla.

Asientos con vibraciones

Los miembros del SFI plantearon otras importantes cuestiones durante las negociaciones, como tener un informe de los riesgos psicosociales en el trabajo –«la empresa aseguró que estaría listo para principios de año, pero no es así»–; el «escaso interés» en reunirse para hablar de seguridad laboral; las pocas horas dedicadas a la formación y reciclaje (acordaron dar al menos 8 al año) o mejorar el método para fichar.

«Propusimos poner un lector en el Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE), que ya llevamos, para registrar cuando empezamos y terminamos de conducir. Parece algo sencillo técnicamente, pero la empresa alega que la firma que lo instala tiene mucho trabajo ahora y no puede hacerlo», señalan.

Reducir la contaminación acústica y los reflejos que se producen en las cabinas y que repercuten en su concentración o cambiar los asientos actuales por otros hidráulicos y más ergonómicos son otras reivindicaciones planteadas por la plantilla a la empresa. «Se instalaron los básicos y con el paso del tiempo se han deteriorado. Las vibraciones continuas y movimientos por desgaste de las piezas provocan fatiga y muchos problemas de espalda en los conductores», dicen. Y todo influye cuando se trata de seguridad vial.

M. GARÚ/M. A. COLOMA

RAQUEL LABODÍA

El Actur concentra un tercio de los atropellos. De la treintena de atropellos que se han registrado desde la puesta en servicio de la línea, un tercio se han producido en las largas avenidas de la margen izquierda.