

De la solución a la polémica

El tránsito suele volverse caótico en las ciudades de toda la República Argentina. Caminos que se cruzan, rutas que pasan por el medio de los pueblos, zonas congestionadas, son sólo algunas de las dificultades que se presentan en la circulación vehicular del país. Para paliar un poco esta problemática han surgido nuevos diseños e innovaciones para que los conductores y peatones puedan llevar una vida más tranquila. Y siempre que surge algo nuevo sobreviene la polémica.



58]

En las urbes, la convivencia entre el peatón y el vehículo es demasiado intensa, peligrosa y cambiante. Las configuraciones de rutas pensadas hace varios lustros con un tránsito medio o bajo hoy son las avenidas principales de ciudades de nuestro país, y en ellas conviven el tránsito interprovincial junto con el propio de la ciudad, con su ritmo, su tipo de vehículos, sus rutinas y sus costumbres. La consecuencia inmediata al mezclar estas dos corrien-

tes tan distintas es un alto número de accidentes, en especial de peatones y ciclistas que por sus características son los más vulnerables.

La situación plantea desafíos muy difíciles de resolver bajo los conceptos actuales y tradicionales de señalización y control. Ésta es una de las razones por las cuales los especialistas en Seguridad Vial intentan desarrollar nuevas tendencias que resuelvan el problema generando

una mejor calidad de vida para las personas que viven, trabajan o están de paso por una ciudad con este tipo de problemática. Lógicamente para lograr un objetivo tan ambicioso es necesario en ciertos casos disminuir el flujo vehicular de la zona en cuestión y desde luego bajar su velocidad.

Se dice que si en la zona de congestión se disminuye en un 1% la cantidad de vehículos, el porcentaje de accidentes por atropellos bajaría un 5%. Por otro lado, al bajar la velocidad, en caso de colisión, habrá más probabilidades de que la persona sobreviva porque las lesiones serían sustancialmente menos significativas. Con un vehículo circulando a 70 kilómetros por hora, la probabilidad de que el peatón atropellado muera es del 85%; a 50 km/h, el 35%, y a 30 km/h, se reduce a un 5%.

A su vez, las velocidades bajas generan un mayor tiempo para ver el peligro y reaccionar. Esta situación es por demás importante cuando existe un alto porcentaje de personas afectadas por el stress laboral (típico de zonas laborales), ancianos o niños.

La forma tradicional de resolver este problema es utilizando estrictas leyes, señalización y controles que obliguen, mediante la persuasión y el castigo, a moderar el comportamiento de un conductor en las situaciones juzgadas como críticas, como las zonas urbanas o de alto tránsito peatonal. El gran defecto de estas políticas es su alto grado de incumplimiento ya que si el conductor percibe que no es controlado tiende a vulnerarlas por lo que al disminuir el control policial baja drásticamente su grado de cumplimiento.

Las nuevas tendencias consisten en aplicar una serie de medidas sobre la infraestructura vial que cambie la percepción del conductor del área en la cual circula, forzándolo a conducir utilizando elementos físicos que lo obliguen a bajar la velocidad.

En ciertas áreas residenciales, por ejemplo, puede transmitirle al conductor que la circulación vehicular es secundaria o sea que el intruso en cierta forma es el vehículo. Lo importante es que el conductor perciba que existen jerarquías viales y que dependiendo de su destino y del tipo

de vehículo que conduce deberá optar por la ruta indicada evitando merodear por el ejido urbano sólo si su objetivo es ingresar al mismo.

Si por alguna razón un conductor ingresa en una zona residencial se encontrará con calzadas de circulación vehicular estrechas en ciertos tramos, lomos de burro, isletas centrales, rotondas, franjas vibradoras que lo obligarán a bajar la velocidad o desviar hacia una vía de una jerarquía distinta. Lógicamente generará una disminución del tránsito en las zonas donde se desea priorizar la circulación de peatones o ciclistas produciendo lo que en Holanda se conoce como la calle-patio.

Beneficios de nuevos diseños

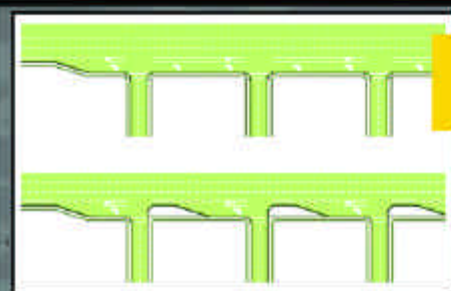
Los objetivos principales que buscan los nuevos tipos de diseños urbanos son:

- Generar un tránsito de vehículos de baja velocidad.
- Crear condiciones en la ruta que obliguen a los conductores a comportarse de una manera cuidadosa y tranquila.
- Evitar vehículos no aptos para circular por esa zona.
- Mejorar la apariencia y el ambiente.
- Reducir la cantidad y la gravedad de los accidentes, especialmente los atropellos de peatones.

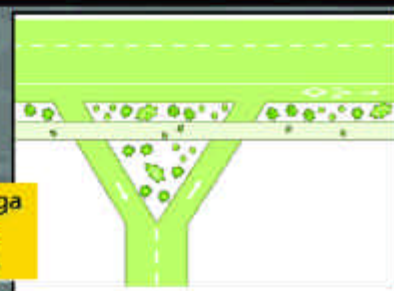
Actualmente, en Argentina, es posible ver este tipo de aplicaciones solamente en diseños urbanísticos de algunos countries. En el microcentro porteño se han intentado algunas de estas aplicaciones con un éxito relativo, y en el resto del país se aplican de forma totalmente anárquica generando la protesta de los automovilistas ya que ven en ésta una restricción a los derechos de libre circulación. Es indudable que al aplicar estas políticas hay que estudiar muy bien el entorno para poder darle al conductor una opción segura para llegar a destino ya que de lo contrario terminan siendo contraproducentes. Es importante mencionar que otros países del mundo como Holanda e Inglaterra, llevan adelante masivamente políticas de este tipo.

Posiblemente no exista la panacea para todos los problemas del tránsito, pero el conocimiento de estas novedosas aplicaciones nos permitirá resolver problemas particulares que seguramente generarán un gran beneficio social.

Gustavo Brambati
seguridadvial@cesvi.com.ar



Ingreso a barrios con anchos mínimos para reducir la velocidad.



Pequeña isla que obliga a los conductores a reducir la velocidad.