

La red vial y los accidentes



El verano de 2008 ha sido trágico en las carreteras nacionales. Enero tuvo más muertos que días y las especulaciones sobre las causas de esta epidemia de accidentes de tránsito coparon los medios de comunicación con una única premisa: la principal responsable es la imprudencia. Construcción quiso abordar esta problemática en entrevista con el consultor en aspectos de vialidad Ariel Nieto. Es claro que el arma más efectiva para combatir este flagelo es que quienes circulan por calles y rutas uruguayas cambien los hábitos al volante. Pero hay procedimientos de diseño del ámbito conexo a lo que es la propia ruta que podrían “proteger” a quienes van en el vehículo. Entonces ¿qué se puede hacer desde el pavimento?

¿Qué incidencia tienen las condiciones de la red vial en los accidentes?

La mayoría de los accidentes son causados por imprudencias o impericias de los que intervienen. También hay un componente que puede estar vinculado al diseño de la infraestructura. Ahí hay dos aspectos, uno es la infraestructura en sí misma y otro es que podría haber un mejor diseño en cuanto a que, si se produce un accidente, no tenga consecuencias graves. Hay procedimientos de diseño del ámbito conexo a lo

que es la propia ruta que hacen que si uno tiene la desgracia de tener un accidente y se sale de la calzada, no se dé contra un árbol o un monumento. Lo que decimos es que la ruta lo proteja. Creo que en eso tenemos una carencia muy grande.

¿Cuáles son los problemas que ve en Uruguay?

El más grave es que la gente no respeta la señalización ni las normas de tránsito. Eso es más grave que los problemas de la infraestructura. Vemos choferes profesionales que pasan con luz roja y uno lo ve repetidamente, no es una distracción de un chofer. Vemos peatones, ciclistas y motociclistas haciendo

El primer gran problema es la gente, cómo se comporta, y la administración que no la corrige

cualquier cosa. Vemos un no acatamiento bastante generalizado de las reglas y la ingeniería del tránsito se basa en que uno cumpla las reglas. El primer gran problema es la gente, cómo se comporta, y la administración que no la corrige.

El segundo componente es el estado de los vehículos. Así como vemos vehículos modernos, que responden bien, vemos también muchos vehículos en muy mal estado. Entonces, el Estado es responsable por permitir que esos vehículos circulen. Esos vehículos no están en condiciones y generan accidentes. Los accidentes aumentan cuanto mayor es la diferencia de velocidad entre los vehículos que circulan por una carretera. Por último, el diseño de las rutas en menor medida puede generar algún problema.

¿La Interbalnearia es una buena ruta y el resto no?

No. Yo diría que la Interbalnearia tiene peculiaridades porque alberga a la mayoría de los turistas. Entonces, debería tener estándares de diseño más internacionales. Por allí circulan muchos argentinos y brasileños que tienen autopistas. Una autopista es una ruta que tiene doble calzada y donde se controlan los accesos, nadie puede cruzar en cualquier lado. Ese no es el caso de la Interbalnearia. Entonces tal vez el turista percibe que está en una autopista y no lo es.

Por otro lado, cuenta con buen pavimento y es amplia. Pero hay lugares que no tienen doble vía y hay asentamientos en los costados. Eso es un problema. Desde el arroyo Pando, donde sí comienza la doble vía, hay muchísimo movimiento transversal de gente que vive todo el año. El tramo de Parque del Plata hacia Montevideo debiera ser ensanchado con una senda más de cada lado, tener algunos empalmes a distinto nivel, por ejemplo en Salinas y en algún lugar más. Algo de eso se está pensando.

En general las otras rutas, en la red primaria, las más importantes, tienen un diseño bastante aceptable pero se pueden mejorar muchas intersecciones.

La política debiera ser ir viendo dónde se producen accidentes y estudiar caso a caso.

¿Sabe que se esté haciendo?

En los últimos años se hizo el pasaje a distinto nivel en la ruta 8 con la 11. Hay

muchos lugares donde no se ha hecho y se debiera hacer, como ruta 5 y ruta 48, en Las Piedras.

¿Se invierte lo suficiente?

Yo creo que se invierte poco en las rutas y en las calles. Vemos ciudades como Montevideo y Maldonado que tienen un deterioro muy importante. Creo que el

Ariel Nieto opina que en general en las rutas nacionales y en las calles se invierte poco, se invierte mal y hay algún problema de diseño

orden es que se invierte poco, se invierte mal y hay algún problema de diseño.

La mayoría de los accidentes se da en las ciudades o en sus proximidades. En las rutas, suceden mucho en las intersecciones. Esos son los lugares a atender.

Se ha hablado de la incidencia del aumento del tránsito de camiones.

No creo que los camiones sean un desencadenante. Si vemos los últimos accidentes, hubo desde conductores con exceso de alcohol en sangre, imprudencia, extranjeros... No me parece que sea el caso. Sí es cierto que ha aumentado bastante el tránsito de camiones. Eso es un elemento a considerar sobre todo en lo que tiene que ver con los cruces de centros poblados.

Esos camiones son pesados y requieren una distancia importante para frenar, y dentro del programa de actuación sería bueno estudiar desvíos de centros poblados.

El anillo en Montevideo va en ese sentido...

Sí, pero hay otras ciudades que lo ameritarían. Por ejemplo, en Pando que es atravesada por la ruta 8, Minas tiene un desvío pero no es el adecuado, Santa Lucía, Canelones, San José, Young... Otra cosa es la llegada a los puertos, por ejemplo, en Paysandú y Nueva Palmira.

¿Hay conciencia de la significación que tiene el problema de los accidentes?

Me da la sensación de que las autoridades no han reaccionado con un programa concreto de actuaciones o una política educativa generalizada y, por cierto, una política de control punitivo. Se ha hablado mucho pero se ha hecho poco. 