

Porqué los Caminos deben ser Perdonables?

Por el Ing. Mario J. Leiderman

Los accidentes de tránsito se han transformado en una epidemia mundial. La organización Mundial de la Salud, en su informe del año 2005 ha puesto de manifiesto la incidencia que tienen los accidentes de tránsito en el PBI del Mundo y en particular en los países en desarrollo.

La República Argentina no escapa a esa generalidad y ha llegado a tener más de 7.500 muertos en accidentes de tránsito, superando todos los pronósticos establecidos.

La Dirección Nacional de Vialidad a través de la División de Seguridad Vial ha venido analizando los accidentes de tránsito que se producen en las carreteras y ha podido determinar que más del 30% de los accidentes en caminos rurales se producen por la salida de los vehículos fuera de la calzada. Los motivos son diversos debiendo asumir que las responsabilidades son muchas veces compartidas entre los conductores y el camino pero lo importante de todo esto es que de ese 30%, más del 60% de esos accidentes terminan en accidentes mortales.

Estos datos muestran, en términos generales, que un probable error por una mera distracción del conductor o cualquier otra causa que produzca la salida del vehículo fuera de la calzada, puede transformarse en su sentencia de muerte. Esto que parece ser una simple afirmación es una lamentable realidad por la que las Autoridades Viales deben preocuparse de dotar a todos los caminos de diseños adecuados y de dispositivos de seguridad tales que un probable error de un conductor no se transforme en un accidente de consecuencias fatales.

Aquí le cabe a los Organismos Viales una gran responsabilidad que deberán de asumir, debiendo de prever condiciones tales que hagan de los caminos, "Caminos Perdonables", es decir, que deban considerarse todas aquellas condiciones de diseño y elementos que encuentren dentro de la "zona de camino", que puedan llegar a ser peligrosos para aquellos vehículos que salen fuera de la calzada a fin de evitar que esa posible maniobra involuntaria se transforme en una tragedia.

En la actualidad, es relativamente simple poder localizar aquellos elementos que son potencialmente peligrosos para los conductores y la "Auditoria de la Seguridad Vial", permite señalar aquellos lugares que puedan ser peligrosos o potencialmente peligrosos para los conductores que circulan por una carretera y que al salir de la calzada, por alguna razón fortuita, se produzca una situación de grave peligro para el conductor del vehículo y sus acompañantes.

En la República Argentina, el incremento del Parque Automotor y la circulación vehicular ha traído como consecuencia, un aumento en el número de los accidentes de tránsito y en particular, de los accidentes fatales.

Un alto porcentaje de esos accidentes fatales se produce por choques donde participa un solo vehículo y sin la participación de peatones.

Esos accidentes fatales donde interviene un solo vehículo sin la participación de peatones se producen por lo general, por choques con elementos fijos al costo del camino, sean estos postes, columnas de alumbrado, árboles, terminales de defensas narices de ramas de salida, etc. En la mayor parte de esos accidentes se atribuye al conductor por lo general, la total responsabilidad del accidente atribuyéndole en consecuencia la autoría de su propio infortunio.

Esto, visto de esta manera, muestra que existe un solo responsable en la producción del accidente, que es el conductor, sin analizar en profundidad la probable responsabilidad que le puede caber al Estado como responsable de la construcción y mantenimiento de los caminos. En la República Argentina existe un criterio generalizado de transferir responsabilidades como una forma de disminuir o anular las propias responsabilidades. En el caso mencionado, cabe la pregunta, qué hubiese pasado si ese elemento fijo llámese poste, columna, cabecera de alcantarilla, etc. hubiese estado protegido adecuadamente? Seguramente el conductor y los ocupantes de ese vehículo hubiesen salvado la vida de no encontrarse ese elemento fijo en la posición en que se encontraba o si hubiese estado debidamente protegido?

Es necesario poner de manifiesto que hasta el presente es muy poco lo que se ha hecho en el país a fin de evitar ese tipo de accidentes y en términos generales y en la mayoría de los casos se señala al conductor como el causante del accidente sin entrar a analizar que podría haberse evitado esa situación si hubiese existido la debida protección. No existe lamentablemente una información clara y precisa en la mayoría de los casos de las causas de los accidentes y por tal razón resulta muy dificultosa la causa e identificación del peligro que pudo haber producido el accidente y haber podido subsanarlo.

El criterio que ha primado en los últimos años es que se pueden obtener niveles de seguridad satisfactorios si se mejoran únicamente las condiciones geométricas del camino; ese criterio no es del todo cierto ya que caminos con muy buenos diseños (autopistas, vías expresas y/o de doble calzada, etc.) si bien reducen los accidentes frontales no necesariamente reducen los accidentes fatales por choques donde participa un solo vehículo sin la participación de peatones.

Todo esto obliga a pensar de qué manera deben de mejorarse las condiciones del camino para hacerlo más seguro. La idea de crear "Caminos Perdonables" que hagan que un error del conductor no se transforme en su "pena capital" fue introducida en los Estados Unidos de América a través del Federal Highway Administration (FHWA) a fines de 1960. Durante la década del 70 y el 80, muchos países evaluaron los éxitos que obtuvieron esos programas en los Estados Unidos de América con acciones que mejoraron de una manera más apropiada la seguridad en las carreteras de acuerdo a con las necesidades y posibilidades de esos países.

En nuestro país y en forma muy reciente, se ha iniciado una revisión de las carreteras tendiendo a transformarlas en "Caminos Perdonables" y dado que ese proceso lamentablemente es muy lento no se ha podido observar hasta ahora resultados positivos.

Idealmente, para que un camino se transforme en un "Camino Perdonable" debería incorporarse el concepto de retirar todos los elementos que fuesen peligrosos ubicados cerca de la calzada. Este concepto no es muchas veces aplicable en calles urbanas de alto

volumen de tránsito que se encuentran por lo general, rodeadas de una variedad de estructuras, señales, columnas de alumbrado, etc.

Para crear un “Camino Perdonable” las primeras dos opciones que deben de considerarse son el desplazar o en su defecto retirar el peligro potencial cerca de la calzada si no pudiese ser desplazado.

Si no fuesen posible esas dos opciones, es decir desplazar o retirar el peligro potencial, la opción siguiente sería hacer de ese objeto un “objeto colapsable” es decir que su rotura llegase a producirse por efecto del impacto sin afectar al vehículo y a sus ocupantes cuando lo impacte.

Si por alguna razón no fuese posible hacer ese elemento peligroso un “objeto colapsable”, ese peligro debería protegerse mediante un dispositivo que bien podría ser una barrera longitudinal, una terminal o en determinadas circunstancias un amortiguador de impacto.

Los amortiguadores de impacto como las terminales de defensas metálicas sirven para salvar vidas, es decir, lo hacen absorbiendo la energía cinética de los vehículos en el momento del impacto y disminuyendo notablemente el efecto del impacto sobre el conductor y los ocupantes del vehículo.

Salvar vidas cuando se produce un accidente de tránsito es una tarea irrenunciable por parte del Estado y su rol en la Seguridad Vial debe ser un rol activo y eficiente para lo cual debe poner todos sus esfuerzos para hacer que los “Caminos sean Perdonables “ y que un error del conductor no se traduzca en su sentencia de muerte.