

Seguridad Vial



Cambios en la siniestralidad

en San Rafael, Mendoza

Publicamos aquí las interesantes conclusiones de un estudio comparativo de la siniestralidad entre los años 1997 y 2002 en esta importante ciudad mendocina que exhibe una problemática comparable con la de muchas ciudades pequeñas y medianas.

Como característica saliente de lo observado en 1997 comparado al 2002, se observa **mayor siniestralidad en tramos o cruces que guardan relación con nuevos aglomerados urbanos.**

Muchas veces no se realizan los estudios de impacto ambiental, o si se realizan no incluyen el estudio de los cambios en infraestructura y señalización que exige la nueva situación. La visión dominante es que el desarrollo urbano permite mejorar el aporte de impuestos, negocios. Las fábricas o empresas que se asientan dan posibilidades de fuentes de trabajo. Pero quedan postergadas, hasta que los hechos lo exigen, las consecuencias en la morbi-mortalidad que el neo aglomerado causa en el tránsito.

Otro rasgo saliente del incremento siniestral tiene que ver con

la presencia de nuevos supermercados. Llama la atención que, a pesar de que algunos de estos nudos disponen de semáforos y mejor cartelería de señalización, son desbordados por el volumen de concurrencia.

Otra característica saliente es el notable **avance del protagonismo de la bicicleta como primera causa de muerte por accidentes de tránsito.** En el año 1997 este mecanismo causal (atropello al ciclista) se hallaba en segundo lugar. En contraposición **es significativa la disminución de mortalidad en motociclistas.** Una hipótesis probable es el gran incremento en el uso de casco con tasas promedio en diferentes puntos de la ciudad del 96% de uso.

En cuando a **las lesiones no mortales**, del total de 1035 acciden-



tes registrados en el año 2002, el **81% involucró a automóviles y camionetas.**

Estos últimos vehículos, los utilitarios, generalmente no poseen buena visibilidad perimetral por la carga o el tamaño. Este hecho es particularmente **preocupante en la relación con las bicicletas** que circulan.

De todos los vehículos accidentados, las colisiones fueron, en orden decreciente, por choques de: automóvil con otro automóvil, con camioneta, con motocicleta, con ciclomotor, con bicicleta, con camión, por vuelco, impacto con elementos del medio (árbol, puente, etc.), con peatones.

También llama la atención el incremento de los mecanismos de colisión más insospechados, **como las bicicletas entre sí**, bicicletas contra peatones, ciclomotores contra bicicletas, ciclomotor con peatones.

El estudio demuestra además que continúan repitiéndose infracciones similares al año 1997. Por ejemplo **seguimos observando la circulación de móviles policiales, vehículos oficiales, ambulancias y taxis sin uso de cinturón de seguridad** por parte de sus conductores. De igual modo, se observa a **menudo exceso de velocidad en vehículos de gran porte**, camiones y colectivos, en zonas céntricas. Además, **el comportamiento errático, imprudente y temerario de ciclistas** agrega innumerables infracciones a la ley de tránsito.

Es importante aclarar que existe **un sub-registro de la siniestralidad.** La realidad nos enseña que existen innumerables siniestros "informales" no registrados por la falta de denuncia de accidentes menores, por acuerdo de las

partes, cuando no disponen de documentación en regla, por no disponer de seguro obligatorio, por caídas de ciclomotores, o bicicletas causadas por defectos de calzadas o por participación de peatones. Las proyecciones (que indican que por cada muerto hay 9 accidentes con

produce por el deterioro económico de las empresas de transporte público, sus escasos recorridos y horarios inadecuados.

En conclusión, las recomendaciones para un plan de seguridad vial municipal se concentran en **hacer foco en los nudos-proble-**



Arriba: foto de una calle de San Rafael.
Derecha: mapa accidentológico de la ciudad de San Rafael.

lesiones, y 18 sin lesiones) deberían ubicar a los accidentes sin lesiones en una escala mayor a la declarada. Es decir, en teoría los accidentes sin lesiones ascenderían a 4.400 y no a 489, como son los declarados.

Hay diferencias económicas en los períodos comparados ya que existe un menor número relativo de vehículos circulantes con motivo del costo de los combustibles. Hipotéticamente se supone que debería existir un uso mayor del transporte público en detrimento del uso del vehículo particular. Sin embargo, este fenómeno, que también es un sueño de los urbanistas, no se

mas, estimular el uso de elementos de seguridad en ruta abierta, incrementar la separación física entre los ciclistas y los automovilistas, continuar con la tarea de educación vial, y fortalecer los controles de cumplimiento de las normas de circulación.

Por último, no olvidemos que toda la teoría en la planificación sirve si salva vidas, y toda la estrategia posible se reduce a evitar que nuestra comunidad pierda a nuestros jóvenes, las principales víctimas de esta epidemia.

Dr. Juan Zigliotto