

6° Congreso Argentino de Pediatría General Ambulatoria

19, 20 y 21 de noviembre de 2014

Sedes: Sheraton Buenos Aires Hotel & Convention Center

Ciudad de Buenos Aires



Por un niño sano
en un mundo mejor

¿CUÁL ES EL ESCENARIO DE LOS PAISES QUE TIENEN MEJORES INDICADORES DE SEGURIDAD VIAL URBANA E INTER-URBANA?

Una visión panorámica de 3 aspectos:

- A.- Infraestructura.
- B.- Normativa.
- C.- Controles.

ITEMS DE SEGURIDAD PARA EL TRÁNSITO URBANO.

Comentario de algunos aspectos de países con buenos indicadores de seguridad vial, en una visión no excluyente ni completa.

Áreas peatonales:

- Tienen “accidente cero” para peatones y conductores.
- Velocidad: 20 o 30 km/h.
- ¿Quiénes pueden transitar?
- Permanentes o con horarios o días programados.

Estacionamiento programado:

- Subterráneo o en altura (3 a 5 niveles), gte.privados.
- A nivel, pintados en calzada, gte.públicos.

Semaforización:

- Con coordinación anunciada (lo habitual).
- “A demanda”, con botón para peatones.
- No se considera “seguro” ningún obstáculo en la calzada para reducir velocidad.

Bicicletas y scutters:

- Estacionamiento programado y seguro, siempre público.
- “Transito libre” muy responsable en cualquier calle.
- “Bicisenda” en lugares críticos, estrechos o peatonales.

Dirección vehicular:

- Mano única: inmensa mayoría.
- Doble mano: avenidas con canteros o guard-rail centrales o calles anchas de poco/flujo, gte. periféricas.

Cruce de avenidas o calles de alto flujo:

- A nivel: rotondas amplias semaforizadas.
- A dos niveles: túnel, puentes, rond-point.

Prioridad de cruce y respeto del peatón:

- Se cumple total y normalmente, incluyendo a ciclistas y scutters.

Transporte público urbano:

- Regularidad y puntualidad (con anuncio digital).
- Disminuye: contaminación ambiental y congestión vehicular.
- Jerarquiza: niños, embarazadas y discapacitados.
- Resguarda seguridad del usuario en todos los aspectos: puertas, paradas, etc.

ITEMS DE SEGURIDAD PARA EL TRÁNSITO

INTER-URBANO.

Comentario de algunos aspectos de países con buenos indicadores de seguridad vial, en una visión no excluyente ni completa.

Autopistas:

- Mínimo: 2 carriles por mano. Frecuente: 3-4, en alto flujo.
- Separación de manos:

Lo óptimo son 2 vías independientes, no lejanas.

Si ambas manos van en una sola vía: banquina muy amplia entre ambas.

Manos juntas (puentes y túneles) guard-rail de cemento o de hierro, altos y sólidos.

- Señalización anticipativa estática o digital variable:
 - Velocidades permitidas según el tramo.
 - Meteorología actualizada para tramos próximos.
 - Obstáculos diversos, advertidos a distancia.
 - Distancia a: combustible, asistencia médica y mecánica.
 - Dársenas de estacionamiento amplias y frecuentes.
 - “Teléfono rojo” a distancias frecuentes.
 - Iluminación “a giorno” total o en tramos seleccionados.
- Velocidad por carriles demarcadas claramente

Caminos comunes de doble mano:

- Ancho seguro según tipo e intensidad del flujo.
- Banquinas amplias utilizables en emergencias.
- Velocidad adecuada a los tramos.
- No utilizan avenidas del casco urbano como rutas.

Autoridad de control:

- Radar permanente explicitado.
- Vehículos de control, moderación o guía:

Patrulleros, de rutina.

Motos policiales, de rutina.

Helicópteros, según necesidad.

Automotores en general:

- Automóviles, generalmente medianos y pequeños (mayoría).
- Micros de un piso (pocos). No hay de dos.
- Camiones de 2, 3 y 4 ejes, todos con caja metálica cerrada o porta contenedores.
- Relación “número – accidentes”: muy opinable.

Cruce de rutas:

- A dos niveles (puente o túnel): lo ideal.
- A nivel: amplio rond-point, siempre de una mano, con iluminación permanente, y velocidad controlada.

¿QUÉ RELACIÓN PARECE TENER NUESTRA CIUDAD, NUESTRA PROVINCIA Y LA ARGENTINA GLOBALMENTE CON LOS ESCENARIOS DESCRIPTIVOS?

- A.-** ¿Es muy similar en la mayoría de los ítems?
- B.-** ¿Cumple aceptablemente con una parte de ellos?
- C.-** ¿Incumple totalmente o parcialmente con la mayoría de los ítems?



Por un niño sano
en un mundo mejor

EL “FACTOR HUMANO” EN LA ARGENTINA

Comentarios sobre algunos “patrones de conducta”

relacionados con los accidentes viales en nuestro país.

Tratando de observarnos nosotros mismos

- Amplios sectores de la comunidad tienen una tendencia a la **transgresión habitual de normas** establecidas legalmente.
- Tendencia más visible en **jóvenes** y en el sexo **masculino**.
- Las **rutas** en general y especialmente las **calles** de ciudades grandes y medianas se han vuelto un “**ambiente hostil**” para los conductores de cualquier vehículo y los peatones.

- Esto genera diversos grados de **stress psíquico y físico**, que determina conductas anormales y conflictos interhumanos, con mucha frecuencia.
- Un **“escenario estructural”** urbano e interurbano inadecuado, deteriorado y a veces obsoleto, favorece la aparición de **“patrones de conducta”** no deseables, competitivos y a veces agresivos.

ALGUNAS “CONSECUENCIAS” HABITUALES DE LAS OBSERVACIONES PREVIAS

- Se adquiere un **“entrenamiento”** gradual y subconsciente en **sortear obstáculos imprevisibles**, en cualquier tipo de tránsito.
- **Descreimiento a la eficacia de las normas** establecidas, que lo regulan y ordenan.
- Aceptar como **“normales”** las **infracciones** de terceros, siempre que no nos perjudiquen.
- **Descreimiento del control del Estado** (municipal, provincial o nacional) en mayor o menor grado.

- Como son **muchos** los que trasgreden, **nadie** está demasiado propenso a reconocerse a sí mismo como **“infractor”**, sin sentir vergüenza o arrepentimiento.
- Fuerte inclinación a la **improvisación en la conducción**, con maniobras heterodoxas de todo tipo.
- **Tendencia a la velocidad**, superando los límites pautados por las normas, con cualquier vehículo.
- **“Entrenamiento”** a enfrentar situaciones de **inestabilidad vial**: choques, cortes de calle, atascamiento de tránsito, reparaciones no anunciadas, etc.

ALGUNAS CONCLUSIONES PRELIMINARES

El llamado “**sujeto vial argentino**” necesita el diseño de **políticas viales** tendientes a:

- **Eliminar la transgresión de la norma** como habitualidad de conducta.
- Modificar **hábitos culturales** de muchos años.
- **Aceptar el control del Estado**, en aras del bien de la comunidad.

- La **legislación** debería adecuarse a la **infraestructura actual** del país en su escenario urbano y de rutas.
- Contar con “**autoridad de aplicación**” capacitada para ser efectiva en el escenario descrito de nuestro país.

INTERPRETACIÓN DE LAS SEÑALES DE TRÁNSITO

(estáticas, digitales o sonoras)

- El conductor o peatón las asume como un **“signo”**: mensaje de lectura **univoca y obligatoria**.
- El conductor o peatón las ve como **“símbolos”**: mensaje sujeto a **su interpretación personal y circunstancial**.

- La consecuencia de **una “simbolización” mantenida por años**, es el **incumplimiento de las normas** del Estado y un **reemplazo** de **“normas consagradas por el uso”**, con aumento de los riesgos.
- Conclusión **extendida y equivocada**: la **“seguridad”** es el uso **de “destrezas conductivas”** y aún **“comportamientos límites”** en el tránsito y **no** fruto del cumplimiento estricto y generalizado de las normas.

CRECIMIENTO DEL PARQUE AUTOMOTOR ARGENTINO Y EL “FACTOR HUMANO”

La **conducta de la mayoría**, responde como siempre a un abanico de **factores**, que la producen:

- Búsqueda de solución a un gran **déficit del transporte público** en todos sus aspectos.
- Opción del **“progreso”** o **“movilidad social”** para sectores que no acceden a inversiones de otros montos.

- **La publicidad**, masiva y casi agresiva, connotan el automóvil al éxito, “libertad”, juventud, etc.
- **La ausencia de red ferroviaria** interurbana de pasajeros, pone la intención en el automotor, individual o colectivo (microbuses).

Convendría “repensar” comparando con otros países, qué importancia tiene el aumento de automotores (en sí mismo) en el número de siniestros viales.

“DESVALORIZACIÓN” DEL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS

- Excluye toda modalidad de **“competir”** con otros vehículos, en velocidad, paso, etc.
- Se la descalifica como **“obstructiva”** en el flujo urbano o interurbano, por “lenta” o “prolija”.
- Se la adjudica a personalidades “estructuradas” como defecto.
- Propia de principiantes en conducción, mujeres o adultos mayores.
- Traduce inexperiencia o deficiencia en la conducción vehicular.

REFLEXIÓN FINAL 1

Un país con un escenario muy parecido a lo ideal en infraestructura, pero con malos standards de conducta vial, tendrá regulares indicadores de seguridad vial.

REFLEXIÓN FINAL 2

Un país con un fuerte arraigo cultural colectivo al cumplimiento de las normas, pero con infraestructura vial deficiente en diverso grado, tendrá pobres indicadores de seguridad vial.

REFLEXIÓN FINAL 3

Solamente el crecimiento armónico de los dos aspectos, es la garantía de una mejora gradual de los indicadores de seguridad vial, en un plazo al menos mediano.



¡GRACIAS!



Por un niño sano
en un mundo mejor