
ACCIDENTES DE TRANSITO EN LA CIUDAD

Dr. Enrique Quesada

En los departamentos casi exclusivamente urbanos de Capital y Godoy Cruz perdieron la vida 840 personas en accidentes de tránsito en los 9 años que van de 2006 a 2014, es decir, un promedio de 93 personas por año. En las grandes ciudades del mundo occidental se considera excepcional la ocurrencia de muertes en accidentes urbanos. Este artículo analiza el problema, sus causas y expone algunas posibles acciones para disminuirlos.

En abril de 2013, el ISG publicó un artículo sobre accidentes de tránsito en el país y en la provincia. En esta ocasión proponemos abordar la problemática desde el punto de vista de su impacto en la ciudad examinando también la condición de los fallecidos como usuarios de la vía pública a fin de observar la incidencia relativa de cada alternativa (peatón, ciclista, motociclista, ocupante de automotor, etc.). Los accidentes de tránsito en el ámbito urbano son inaceptables y aún más los que se asocian a muertes. El desorden y la falta de cumplimiento de las normas son algunas de las causas. El objetivo social a alcanzar es cero muertes en accidentes urbanos y para ello este artículo analiza la situación y propone acciones/medidas destinadas a ordenar el tránsito y aumentar la seguridad de las personas.

Desde que se analiza el problema de los accidentes desde la óptica epidemiológica, se sabe que estos son consecuencia de la acción combinada de tres tipos de factores: los dependientes del agente (el vehículo), del huésped (el conductor, el peatón, el pasajero) y del ambiente (la calle, las normas, las señales, el clima, la hora, etc.).

La situación actual sigue siendo desfavorable para la prevención y disminución de los accidentes ¿Por qué?

- El Agente. Se ha registrado un aumento importante del parque automotor, ahora integrado por más autos nuevos (renovación) y veloces. Por otra parte, en los últimos años se han incorporado miles de motos de baja cilindrada, en general conducidas por jóvenes inexpertos e imprudentes. Estos nuevos vehículos coexisten en las calles con los viejos que en general circulan en malas condiciones, lo cual es posible por la inexistencia de la inspección técnica vehicular generalizada.

- El huésped. Los conductores no están bien preparados para conducir. La obtención del carnet de conducir es casi un trámite administrativo y los futuros conductores no reciben capacitación teórica ni práctica por lo que el conocimiento y respeto de las normas de tránsito es escaso. Los peatones tampoco son respetuosos y se comportan de forma displicente con escaso cuidado de su propia seguridad.

- El ambiente. El estado de conservación de las calles es deficiente. La señalización, iluminación y limpieza de las vías son deficitarias. El control del tránsito y la sanción de infracciones se orientan más a recaudar que a prevenir.

Las consecuencias de este estado de situación son caos de tránsito, inseguridad vial y accidentes graves en el ámbito urbano.

El cuadro 1 muestra, de forma cuantitativa, el grave problema de salud pública que afecta a la provincia.

Cuadro 1. Muertos por accidentes de tránsito por departamento de ocurrencia.

Provincia de Mendoza. 2006-2014

Departamento	Año								
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Capital	99	82	110	80	75	72	62	82	84
General Alvear	10	9	12	12	13	11	11	15	12
Godoy Cruz	13	6	6	11	7	16	16	10	9
Guaymallén	35	21	33	23	21	32	28	29	15
Junín	9	9	6	5	12	7	2	7	2
La Paz	3	1	5	1	3	3	2	3	1
Las Heras	18	12	18	12	16	15	24	20	14
Lavalle	10	10	12	14	9	15	9	6	7
Luján	10	21	14	21	20	25	20	19	32
Maipú	16	23	20	21	14	21	23	23	18
Malargüe	7	4	1	3	5	8	1	2	6
Rivadavia	6	8	3	4	13	9	4	7	6
San Carlos	7	6	7	6	20	11	13	11	3
San Martín	29	22	20	22	26	29	23	23	37
San Rafael	40	37	41	38	36	43	46	44	39
Santa Rosa	10	9	10	9	3	12	4	4	7
Tunuyán	7	4	17	6	12	14	11	10	7
Tupungato	5	5	8	5	10	9	7	10	3
Ignorado	2	21	1	1	3	3	2	5	10
Total general	336	310	344	294	318	355	308	330	312

Fuente: Departamento de Bioestadísticas. Ministerio de Salud. Mendoza

Comentarios:

- El número total de muertos en los 9 años considerados es de 2907 en toda la provincia.
- Se observa que el número total de muertos por año registrados se mantiene en un nivel similar a lo largo de los nueve años analizados. La tasa por 100.000 habitantes es, por tanto, ligeramente menor en 2014 que en 2006 debido al aumento de la población.
- Se puede considerar que los fallecidos en Capital y Godoy Cruz han perdido la vida en accidentes urbanos ya que estos departamentos no tienen ámbito rural. En el lapso

considerado de 9 años entre ambos departamentos hubo 840 muertos (29% del total), es decir, un promedio de 93 personas por año.

- No es posible contabilizar los muertos en ámbitos urbanos de los departamentos restantes debido a que no se dispone de información relativa al lugar específico de ocurrencia de los accidentes.

Los muertos según la condición del fallecido como usuario de la carretera (peatón, ciclista, motociclista, ocupante de auto, etc.) se muestran en el cuadro 2 que sigue.

Cuadro 2. Muertos por accidentes de tránsito según condición por departamento.

Provincia de Mendoza. 2006-2014

Departamento	Auto	Ciclista	Jinete	Moto	Peatón	Total
Capital	68		1	8	669	746
General Alvear	8			4	93	105
Godoy Cruz	8			1	85	94
Guaymallén	13				224	237
Junin	2				57	59
La Paz	1				21	22
Las Heras	13			1	135	149
Lavalle	7				85	92
Luján	28			4	150	182
Maipú	16				163	179
Malargüe	5				32	37
Rivadavia	5			1	54	60
San Carlos	2	1			81	84
San Martín	32	1		4	194	231
San Rafael	18	4	1	13	328	364
Santa Rosa	7				61	68
Tunuyán	4			1	83	88
Tupungato	3				59	62
Ignorado	9			1	38	48
Total	249	6	2	38	2612	2907

Fuente: Departamento de Bioestadísticas. Ministerio de Salud. Mendoza.

Comentarios:

- Es evidente que la condición de peatón es la más frecuente y riesgosa ya que es el factor común en la muerte de 2.612 personas, lo cual representa casi el 90% del total.

- Parece acertado inferir que los peatones, dada su mayor vulnerabilidad, son la víctima más importante de los accidentes de tránsito.

El cuadro 3 presenta los fallecidos según condición de usuario de la vía pública en los departamentos predominantemente urbanos.

Cuadro 3. Muertos por accidentes de tránsito según condición.
Capital y Godoy Cruz. 2006-2014

Departamento	Auto	Jinete	Moto	Peatón	Total
Capital	68	1	8	669	746
Godoy Cruz	8		1	85	94
Total	76	1	9	754	840

Fuente: Departamento de Bioestadísticas. Ministerio de Salud. Mendoza.

Comentarios:

-En estos departamentos se repite la misma situación que en la provincia en conjunto. El 90% de los fallecidos en 9 años son peatones.

Se podría concluir que la condición de peatón es la que acarrea más riesgos. También en materia de riesgos en accidentes existe inequidad porque los peatones son, probablemente, los usuarios de la vía pública de condición social, educativa y económica más baja.

¿Qué se puede hacer para mejorar esta situación?

Las acciones que aquí se plantean pueden parecer difíciles de aplicar pero son las que se utilizan en muchas ciudades del mundo que han sido exitosas en el ordenamiento y la seguridad del tránsito.

- 1- **Implementar la educación vial desde el primer nivel escolar**, específicamente para mejorar la formación de los peatones que son los más perjudicados por los accidentes.
- 2- **Cumplimiento del límite de velocidad de 40 km/h en ciudad**. Control riguroso del límite de velocidad en el entorno urbano para todos los vehículos. Hoy esto no se controla ni se cumple.
- 3- **Eliminar la doble circulación y estacionamiento** en las calles de ancho común para agilizar el tránsito y disminuir la posibilidad de incidentes en las esquinas. Establecer estacionamiento alternativo en lado derecho e izquierdo por quincenas.
- 4- **Eliminar totalmente el estacionamiento** en las calles de ancho común con recorrido de micros urbanos.
- 5- **Destinar un carril exclusivo para micros y taxis**. Estos vehículos no podrán salir del mismo ni adelantar a otro vehículo.
- 6- **Adoptar las señales y normas internacionales de circulación**. Se trata de crear, mantener y difundir las mismas normas que existen en los países que han progresado en este aspecto para que se incorporen como pautas culturales en toda la sociedad. Ejemplos: mantener la prioridad de la derecha en los cruces de calles (norma cultural de amplia difusión) y que en las rotondas tiene prioridad el vehículo que circula por ellas frente al que ingresa.
- 7- **Eliminar todos los salientes físicos duros**. La superficie de las calles debe ser totalmente lisa para evitar la peligrosidad que supone cualquier tipo de obstáculo. Los separadores de vías, carriles o ciclovías deben estar pintados o si sobresalen deben ser

de bordes romos, de material depresible y de baja altura. Ejemplos: las tachas sobre nivel que se han difundido no logran que los vehículos reduzcan la velocidad y producen contaminación acústica. Los cordones de separación de las ciclovías son peligrosos por su altura y rigidez.

- 8- **Eliminar la circulación de grandes buses interurbanos** en la ciudad porque constituyen un factor de obstrucción y dificultad de circulación debido a su gran volumen y lento movimiento.
- 9- **Construir rotondas para evitar los cruces peligrosos.** Sustituir las intersecciones peligrosas por rotondas porque en éstas, de producirse colisiones, siempre son laterales o tangenciales.
- 10- **Realizar controles aleatorios de alcoholemia** y en los casos positivos retener el vehículo hasta que el conductor registre niveles permitidos.
- 11- **Colocar radares de control de velocidad.** Las vías rápidas de acceso y salida de la ciudad deben estar dotadas de radares de ubicación conocida.
- 12- **Retirar los vehículos abandonados** o estacionados por largo tiempo de las vías de circulación.
- 13- **Establecer áreas de prohibición de detención en las esquinas** delimitadas con rombos de pintura amarilla para evitar las interrupciones del tránsito.
- 14- **Colocar nuevas cámaras o usar las existentes para la detección de infracciones.**
- 15- **Aumentar las plazas de estacionamiento** obligando, promoviendo, apoyando o facilitando mediante créditos la transformación de las actuales “playas de estacionamiento” privadas en instalaciones de mayor capacidad (subterráneas o sobre nivel).
- 16- **Eliminar el giro a la izquierda** no semaforizado en las avenidas de doble circulación.
- 17- **Modernizar la red de semáforos** instalando la regulación centralizada, variable según el flujo vehicular.
- 18- **Realizar estudios de puntos críticos** (lugares o esquinas con elevada frecuencia de accidentes graves), determinar las causas de los accidentes en ellos y ejecutar medidas de mejora.

Procesamiento de datos:

Sr. Daniel Bustos (Bioestadísticas Ministerio de Salud).

Sr. Walter Vera (Planificación Ministerio de Salud).