



CAPÍTULO 2

LA VÍA PÚBLICA

EL USO DE LA VÍA PÚBLICA

La vía pública es el espacio común y primario donde se desarrollan las relaciones humanas, en el que conviven y se desplazan personas, vehículos y animales.

La libertad de circulación constituye un derecho inalienable del ser humano, garantizado por la Constitución Nacional, con las regulaciones y restricciones necesarias a fin de garantizar la libertad, la igualdad y la paz pública.

La gran variedad de actividades que involucra la vía pública determina que la convivencia en ella deba ser regulada y controlada socialmente, de manera que cada uno no invada ni perturbe al prójimo. Las normativas del tránsito son, justamente, las que regulan su uso y no sólo la circulación.

Su principal objetivo es la seguridad vial, esto es prevenir y evitar siniestros. En definitiva, contribuir a mejorar la calidad de vida.

LAS FUNCIONES DE LA VÍA PÚBLICA

Son varias pero, básicamente, merecen destacarse las principales, las que deberían tener en cuenta los planificadores urbanos cuando diseñan o reforman una ciudad o, simplemente, cuando planifican la movilidad.

Ellas son:

De convivencia-esparcimiento: es su principal función, es el ámbito que rodea a la persona cuando ingresa en el espacio público. En todos los escenarios es importante asumir actitudes de respeto hacia los demás, a partir de la realidad cotidiana de compartir ámbitos cada vez más poblados de vehículos o personas. En el sector que se privilegie esta función, se debe asegurar por sobre cualquier otra cosa la seguridad, la tranquilidad y el buen ambiente. No debe ser interferido por el tránsito.

De circulación: es el medio para facilitar la movilidad, ajustada a las normas y los sistemas de control del tránsito instalados. El ejercicio de la circulación supone, a su vez, el ejercicio de responsabilidades crecientes por parte del usuario, con el fin de asegurar su traslado y el de los demás. Este sector debe estar lo suficientemente aislado del primero. Deben erradicarse los “lomos de burro” que, en este caso, son peligrosos.

De accesibilidad: este concepto es la interconexión de los dos primeros, para acceder desde las vías de circulación





rápida, pasante y viceversa; se conecta mediante calles exclusivas para quienes viven o deben acceder al sector de convivencia (proveedores, buses escolares).

No deben permitir la circulación rápida ni innecesaria.

Este sería el único ámbito en que podrían justificarse los “lomos de burro”. La conducta y conciencia del conductor es fundamental: en todas y cada una de sus actividades, el usuario de la vía pública siempre debe observar el medio que lo rodea, las circunstancias y actuar en consecuencia.

Ecológica: este ámbito es el que se preserva para “el verde” de todo tipo que actúa como pulmón de los conglomerados urbanos. Su presencia y resguardo son esenciales para la existencia y la calidad de vida. El planificador, el que decide sobre la forma de hacer una ciudad y vivir en ella, debe perseguir constantemente la existencia de estos lugares. Esta función también debe coexistir con las otras, para mantener la pureza del ambiente y para crear barreras a la contaminación proveniente de las grandes vías.

Es más, la defensa y preservación del medio, de la sana convivencia, son una obligación no sólo impuesta por la ley, sino por los códigos éticos y humanos que nos obligan a cuidarlo, a no arrojar residuos, a no producir ruidos ni agredir de ninguna forma a los demás, en cualquier circunstancia y lugar.

Según estos criterios la movilidad puede ser, entonces, pasante o local. Por el diseño y función de la vía, suele ser: principal (canaliza tránsito de paso), colectora (lo recoge y

distribuye), residencial (acceso a zona habitacional), pesada (traslado de carga), preferencial o exclusiva (para peatones, ciclistas, pasajeros).

CONTAMINACIÓN

Las actividades humanas usualmente generan contaminación, siendo los automotores responsables de por lo menos dos tercios de la degradación del aire y de la presencia de ruidos, en zonas urbanas de cierta densidad. Los vehículos producen contaminación atmosférica de diversa índole: por gases de combustión u otras sustancias indeseables del combustible y lubricantes, como los compuestos de carbono, nitrogenados y fosforosos, plomo, zinc, azufre, que se mezclan en el aire que respiramos a diario. Muchas de estas partículas son cancerígenas o directamente mortales, como el monóxido de carbono que produce la mala combustión de los motores a nafta. También, las partículas de amianto de los sistemas de freno y el polvo del caucho de los neumáticos, razón por la cual hoy existen materiales libres de asbesto; los ruidos y vibraciones del motor, escape y rodamiento, e incluso las interferencias de radiaciones parásitas de los motores con mal funcionamiento sobre el espectro radioeléctrico de comunicaciones de banda urbana. La pérdida de fluidos o líquidos y, en especial, el descarte por reposición de muchos de estos materiales contribuyen a una escalada de contaminantes que debemos



combatir imperiosamente

Nuestro aporte: no tirar residuos en la vía pública (dejarlos en el auto hasta depositarlos en un vaciadero), mantener el sistema de combustión-escape del motor en buen estado (la mala “carburación” produce veneno: el monóxido de carbono), usar la bocina sólo en emergencias, controlar el buen funcionamiento de los circuitos eléctricos, realizar los cambios de filtros, aceites y otros materiales en comercios que cuenten con depósitos especiales para lo sustituido.

ZONA URBANA

La “zonalidad” en la circulación tiene mucha importancia, por la diferencia de fenómenos que ocurren en cada zona debe ser distinto el comportamiento que debemos adoptar en cada una.

En zona urbana, sólo existen calles y avenidas (aunque se les de otras denominaciones). La primera es la vía natural, esencial, que se supone de doble mano. Si queremos darle un sentido único de circulación o convertirla en avenida, es el “planificador” local, la autoridad inmediata de la ciudad (el municipio) quien debe decidirlo según las conveniencias. Debe señalizarlo y debe mantener esa demarcación, por tratarse de circunstancias especiales, que necesariamente el usuario debe conocer en el lugar. Esto es así, aún cuando una norma superior u otra circunstancia impongan un tipo



de vía determinada.

Las redes de calles y avenidas que se cruzan en cortas distancias, más la velocidad y el volumen de los automotores modernos, la visión limitada por las edificaciones o túneles de sombra y la presencia masiva de peatones y vehículos, les confieren una peligrosidad excesiva a las intersecciones o encrucijadas.

Es donde ocurren la mayor cantidad de siniestros fatales (aún habiendo semáforo).

El otro tipo de siniestro con lesiones más frecuente es el del peatón atropellado, cuyas consecuencias, a veces fatales, son producto de la alta velocidad de los vehículos.

PLANIFICACIÓN URBANA

La ley provee herramientas legales adecuadas para que la autoridad inmediata (el municipio en zona urbana, vialidad en zona rural) pueda planificar adecuadamente una ciudad o una región, aun cuando físicamente no se puedan realizar muchas modificaciones.

Hoy el planeamiento urbano no se concibe sin aplicar los criterios del transporte inteligente, esto es programar grandes flujos de tránsito mediante computación

(carriles reversibles, cartelería variable, centros integrales de operación, detección automática, orientación de corrientes circulatorias, dispositivos de constatación de faltas, etc.) tratando de dar la máxima fluidez posible, hasta el límite compatible con la seguridad, adoptando los conceptos sobre funciones de la vía pública, que se adjudiquen a cada sector. Esto incluye decidir el recorrido de las líneas regulares y sus paradas, coordinado con la autoridad nacional o provincial correspondiente.

El vertiginoso crecimiento de la movilidad urbana (circulación y transporte), motivado en gran medida por el desarrollo económico (mayor traslado de personas y cargas), el aumento de uso del auto particular y la concentración de diversas actividades, ocasionan los graves problemas actuales, especialmente la congestión en áreas centrales y centros comerciales marginales (puertos, áreas de promoción industrial).

Esto obliga a planificar adecuadamente, mediante un programa de ordenamiento del tránsito permanente, sobre la base de los conceptos explicados, adoptando medidas específicas para el mediano y corto plazo, como:

Descentralización geográfica de actividades, públicas y privadas, hoy absolutamente posible gracias a la accesibilidad a las tecnologías comunicacionales y el uso intensivo de espacios verdes.

Diversificación horaria del desarrollo de las diversas tareas y de atención al público.

Activación de 'centros de transferencia de transporte': para distribución de pasajeros y carga, en otros medios, racionalizando su uso y haciendo más rápidos, confiables y seguros los viajes.

Implementación de las 'playas de disuasión': espacios para estacionamiento particular, baratos y seguros, como parte de los centros de transferencia.

Desalentar el uso del auto particular para concurrir a las zonas de congestión, mejorando paralelamente el transporte público (regular y a demanda).

Aumentar la sincronización de redes semafóricas.

Encarecer el estacionamiento en zonas de conflicto y aplicar el plus al programa de implementación de estas medidas.

Ampliar la oferta de calzada para circulación rápida, sin aumentar el riesgo. Esto de llevar vehículos masivamente a las zonas centrales, no siempre ha sido una solución para las grandes metrópolis.

Implementación de carriles y vías exclusivas o preferenciales para el transporte público que disminuyan los tiempos de viaje de la población.

Establecer igualmente redes, caminos de circunvalación o desvíos ('by pass') para el transporte de carga que disminuyan la interferencia de camiones con tránsitos locales y en zonas centrales.

Carriles reversibles a fin de ampliar la capacidad de circulación de algunas vías en horas "pico".

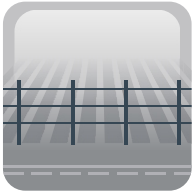
Sistema eficiente de operación para la distribución de mercaderías, coordinado con la actividad privada (empresarial y sindical).

Medidas de promoción del uso compartido de los vehículos particulares y otras que en conjunto contribuyan a la descongestión de la movilidad urbana.

Diseño y puesta en marcha de un 'centro de control de emergencias' que permita tener conocimiento inmediato de cualquier tipo de problema (desde simples incidentes a catástrofes) y estar en condiciones de planificar e implementar acciones integrales rápidas de solución o mejoramiento de la situación, a través de medios comunicacionales, sanitarios, de seguridad, asistenciales, desvíos de corrientes circulatorias, información a usuarios e implicados, con personal técnico capacitado de presencia permanente.

ZONA RURAL

En zona rural debemos conocer los tipos de vía que en ella existen: desde la autovía o semiautopista, pasando por los caminos o carreteras pavimentadas y de tierra hasta llegar a la huella, se establece una jerarquía que es importante tener presente.



Aclaremos que la autopista (virtualmente un tubo, por carecer de obstáculos, de circulación rápida) puede ser urbana o rural. Aunque en pleno campo es conveniente sustituirla por una autovía, con prestación casi similar y mucho más económica.



El siniestro más típico y mortal es el choque frontal, que ocurre con lamentable frecuencia en los tradicionales caminos de nuestra red (de dos carriles con doble sentido de circulación sin separación física de manos). Está al máximo de las estadísticas ya que, al acumularse las velocidades (suma de energía cinética) de ambas unidades, suele ser siempre letal. Ello se debe a la incorrecta realización de la maniobra de sobrepaso, que desgraciadamente suele ocurrir con buenas condiciones climáticas y viales.

Son comunes, también, otras alteraciones inesperadas, pero previsible, que ocasionan siniestros que en general resultan fatales por la alta velocidad, como la existencia de:

ELEMENTO	POSIBLE EFECTO DE RIESGO	RECOMENDACIONES	
Animales sueltos	Su presencia implica la posibilidad de reacciones inesperadas, si bien no es usual en el ganado.	Respetar la señal específica: mantener la alerta y disminuir la velocidad.	
Alta velocidad	Agravamiento del siniestro proporcional a la mayor velocidad. Falta de conciencia del peligro.	Controlar permanentemente. No exceder los límites. Usar limitador del vehículo.	
Falta de experiencia	Le sucede a los que nunca salieron al camino y aún a quienes manejan permanentemente en ciudad.	Tomar conciencia de que el exceso de confianza es un riesgo, igual que la falta de experiencia.	
Heterogeneidad vial	Curvas cerradas, peraltes insuficientes, pendientes, angostamiento en puentes, etc. Atender señales.	Esperar siempre la peor configuración de estos elementos. Prestar atención y bajar velocidad.	
Condiciones climáticas	Lluvia, nieve, hielo: incrementan la pérdida de control del vehículo y la siniestralidad.	En el Capítulo 5, se explica la forma de operar en estas situaciones.	
Cruces de caminos	Es alto riesgo, especialmente agravado por la velocidad: estar atento y respetar las señales.	Siempre bajar la velocidad.	
Rugosidad y adherencia	Zona resbaladiza por superficie muy lisa o presencia de polvo, agua, fluidos: pérdida de dominio.	No frenar sobre ellos, estar atento para hacerlo antes de ingresar, bajar velocidad.	
Banquina descalzada	Escalón entre ella y la calzada. El tironeo del volante a alta velocidad, para retomar, origina el efecto latigazo, que lanza al auto hacia la otra mano.	Vía de circulación para emergencia. Usarla sólo a baja velocidad y con cuidado.	
Vuelco	Es más común en caminos por: alta velocidad, giro cerrado de las ruedas y frenada brusca derrapando.	Si sale del pavimento, soltar el acelerador, frenar despacio y no girar. Retomar lentamente.	
Somnolencia	La 'hipnosis del camino' produce fatiga prematura, con aumento del tiempo de reacción.	En el Capítulo 6, se explican las formas de comportarse con seguridad en estos casos.	

ELEMENTO	POSIBLE EFECTO DE RIESGO	RECOMENDACIONES
Distancia de visión	El cansancio o alta velocidad crea lo que se llama túnel de visión: se pierde la visión secundaria.	Se dejan de ver los elementos al costado de la vía, disminuir velocidad, refrescarse.
Formación de huella	Sobre el pavimento, por la circulación de camiones con exceso de peso. Se llenan de agua o polvo.	Se pierde el control por resultar resbaladizo: efecto 'aquaplaning'.
Zona de obras	Es frecuente que se trabaje sobre la vía sin cortar tránsito, estar atentos a las señales y otros datos.	Hay una categoría de 'señales transitorias': prestar atención y obrar en consecuencia.

OBSTRUCCIONES Y USO ESPECIAL DE LA VÍA



Las calzadas de circulación deben permanecer libres de obstrucciones, si ello no es así, la caída de elementos en la vía pública desde un vehículo o un edificio, o su simple presencia en aquella, genera una zona de peligro que debe ser salvada, o por lo menos, balizada o señalizada inmediatamente hasta que sean retirados.

También, los impedimentos permanentes e inevitables sobre la vía deben ser advertidos al usuario. Se debe contar con protección que atenúe eventuales choques

(p.ej: amortiguadores de impacto en cabezas de barandas, puentes y pórticos, sobre la calzada o sus proximidades).

Es así que toda obra o dispositivo que se ejecute, instale o esté destinado a surtir efecto en la vía pública debe ajustarse a las normas básicas de prevención vial, propendiendo a diferenciar vías para cada tipo de tránsito.

Si la infraestructura no puede adaptarse a las necesidades de la movilidad, será ésta la que deba desarrollarse en las condiciones de prevención que impongan las circunstancias. Los obstáculos en la vía pública constituyen siempre un inconveniente, pero se convierten en un riesgo grave cuando se dan sobre la calzada y vías rápidas, máxime si se presentan en forma imprevista. Tienen su origen en acciones naturales, siniestros o actividades humanas, que interfieren o anulan en forma transitoria la/s función/es asignada/s a la vía pública en ese lugar.

En todos los casos hay necesidad y, a veces, obligación de intervenir, especialmente si se está involucrado como partícipe de un accidente o como autoridad con alguna competencia sobre la vía. Siempre es conveniente tratar de eliminar el riesgo y, en caso de no poder por razones físicas o legales, hay que achicarlo con señalización y otras medidas de seguridad preventiva.

El Estado siempre estará prevenido y atento, ya que es el máximo y casi único responsable de la infraestructura del transporte (vías férreas y viales, estaciones aéreas, acuáticas, terrestres, etc.). Tiene previstos y desarrollados sistemas de evacuación y auxilio, para detectar e intervenir en casos de riesgos potenciales, catástrofes o urgencias, como para que no ocurran o para disminuir sus consecuencias. Para ello se han creado y puesto en ejecución herramientas como el 911, los teléfonos en las autopistas, el auto-guía en casos



de niebla o humo, los comandos para emergencias, las vías inteligentes, los hospitales de atención de urgencia y los de alta complejidad, etc.

En ciertas ocasiones la obstrucción puede ser programada, como las competencias, exhibiciones, manifestaciones o trabajos sobre la vía. En estos casos se debe contar con el permiso de la autoridad local, además de garantizar la fluidez de la circulación por vías alternativas, contratar seguros por los eventuales daños que esa actividad pueda ocasionar y adoptar todas las medidas preventivas del caso, debiendo restituirse la normalidad luego de haber finalizado el espectáculo.

CARGAS PÚBLICAS

La importancia de la movilidad, sus limitaciones y regulación, hacen que sea muy importante su sistema de comunicación de órdenes, advertencias e información, que se conoce como señalamiento vial. Para lograr eficiencia y visibilidad, deben colocarse y mantenerse necesariamente. Para ello, el Estado crea cargas públicas para los ciudadanos a fin de garantizar estos principios y la seguridad preventiva en general.

Reciben el nombre específico de “servidumbres del tránsito” (como la figura genérica del Código Civil), por tratarse de restricciones a la propiedad privada, en función de una utilidad pública, en este caso la seguridad

preventiva. Es así como los frentistas deben permitir y hasta mantener (no deben ser dañadas) la colocación de señales, por ej.: placas de nomenclatura sobre la pared privada. Tampoco se pueden colocar luces encandilantes hacia el tránsito o elementos que puedan confundir u ocultar la señalización, así como cuidar la seguridad de toldos, cornisas, etc. No se deben tirar aguas servidas, desperdicios o cosas en la vía pública, tanto por seguridad como por preservación ambiental.

La publicidad en la vía pública y hacia ella es otra de las actividades con incidencia sobre el nivel de accidentes. Dentro del mismo concepto, está prohibida sobre la “zona del camino” y sujeta a regulación en zona urbana, aun cuando esté en propiedad privada. Sobre carreteras, autopistas y autovías, debe estar a determinada distancia entre sí y desde el borde de calzada. En ningún caso se puede utilizar el ‘mobiliario urbano’ preexistente, como árboles, postes, puentes, señales, cables, etc. y el mensaje debe ser simple y directo para no distraer ni confundir.