

Investigación sobre uso de banquetas en Av. Gral. Paz

11 DE CADA 100 CONDUCTORES USAN LAS BANQUINAS EN HORAS PICO

El uso de las banquetas presenta un problema que tiene múltiples caras y puntos de abordaje. En este trabajo vamos a tratar de ver el tema en todos sus aspectos buscando obtener conclusiones de fondo.

Objetivo:

Si vemos cualquier tipo de vehículo circulando por la banquina de una ruta o autopista podemos tener varias reacciones y/o justificaciones ante el hecho. Podemos contar cuantos vehículos son y de qué tipo, podemos pensarlo desde el punto de vista legal, desde el tema infraestructura, desde el sociológico e inclusive desde lo cultural. Nuestra intención en este trabajo es ver el tema con todos esos cristales ya que somos un observatorio multidisciplinario.

Realización del trabajo:

El trabajo se inició con una serie de toma de datos de campo a través de filmaciones realizadas en Av. Gral. Paz frente a Tecnópolis con sentido al Río de la Plata y en Av. Gral. Paz y Av. San Martín con sentido al Riachuelo. Las tomas se realizaron durante la última semana de septiembre (de lunes a viernes) en horas pico. Los horarios elegidos fueron de 7:30 a 8:30 en sentido Río de la Plata y de 17:30 a 18:30 en dirección al Riachuelo.

Se contabilizaron la cantidad de vehículos por hora que transitan la Av. Gral. Paz en esos horarios, cantidad y tipo de vehículos que circulan por la banquina y género de los conductores. Luego se realizó el análisis estadístico de la información, se consideraron los aspectos legales de la circulación en banquina, se analizaron los aspectos de la infraestructura vial y siniestralidad y por último se hizo el análisis sociológico de lo observado.

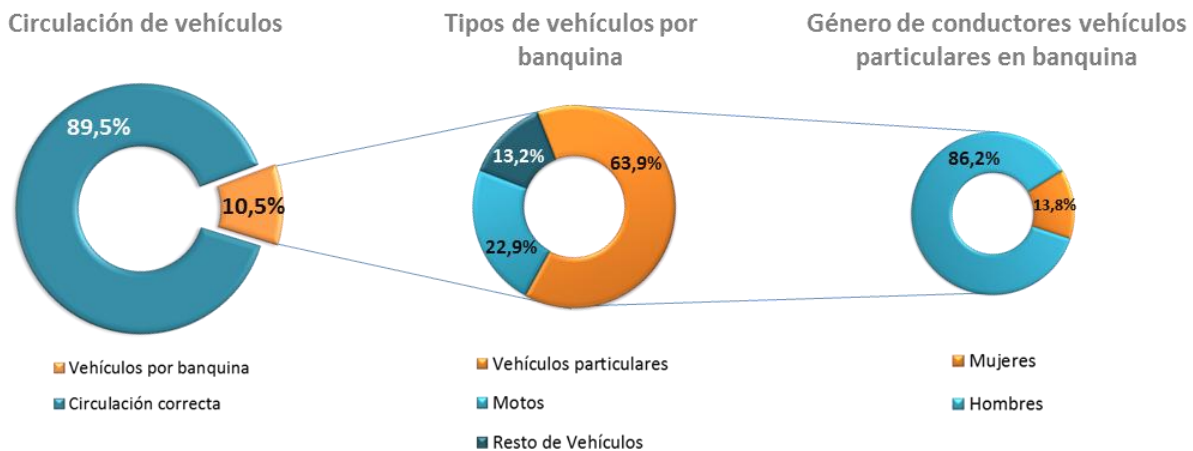
Análisis estadístico:

En primer lugar se determinó que la circulación promedio de vehículos (de todo tipo) fue de 9100 unidades entre las 7:30 y 8:30 hs a la altura de Tecnópolis con sentido al Río de la Plata y de casi 9400 unidades entre la 17:30 y las 18:30 hs a la altura de la Av. San Martín con sentido al Riachuelo. Luego se contabilizaron la cantidad de mujeres y hombres que conducían los vehículos particulares. Esta observación arrojó que un 19,9% de los conductores eran mujeres y un 80,1% hombres. Por lo tanto uno de cada cinco vehículos es conducido en horario pico por la Av. Gral. Paz por una mujer.

Por la mañana

La cantidad de vehículos que circularon por la banquina en horas de la mañana fue en promedio de 952 unidades/hora (10,5% del total) lo que significa que algo más de uno de cada 10 vehículos circulaban en forma indebida, siendo los vehículos particulares los que más utilizaron esa zona de la vía con un 63,9%, seguidos por las motos con un 22,9%. El restante 13,2% se dividió entre camionetas, utilitarios pequeños y grandes, transportes privados de personas, camiones, taxis, ambulancias, vehículos oficiales o de seguridad y colectivos.

Un aspecto llamativo fue que “las conductoras” de vehículos particulares usuarias de las banquetas fueron el 13,8%, o lo que es casi lo mismo, uno de cada siete vehículos particulares que avanzaba por la banquina estaba manejado por una mujer. Esto indica que las mujeres tienden a ser más respetuosas del “no uso” de las banquetas que los hombres.



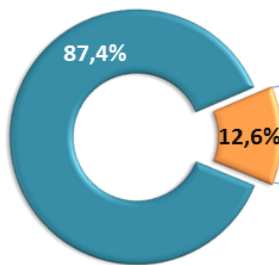
Por la tarde

La cantidad de vehículos que circularon por la banquina en horas de tarde a la altura de la Av. San Martín fue en promedio de 1185 unidades/hora (12,6% del total) por lo que uno de cada 8 vehículos lo hacía por el lugar inapropiado, siendo también los vehículos particulares los que más utilizaron las banquetas con un 61,8%, seguido por las motos con un 21,5%. El restante 16,7% se dividió entre camionetas, utilitarios pequeños y grandes, transportes privados de personas, camiones, taxis, ambulancias, vehículos oficiales o de seguridad y colectivos. Un dato interesante es que más del 85% de los colectivos que pasaron lo hicieron utilizando la banquina como vía de circulación.

En este caso “las conductoras” de vehículos particulares mostraron no estar tan apuradas para volver a casa como los hombres, ya que solo el 10,7%, de quienes circularon por la banquina eran mujeres. En otras palabras un poco más de, uno de cada diez vehículos particulares circulando por la banquina estaba manejado por una mujer.

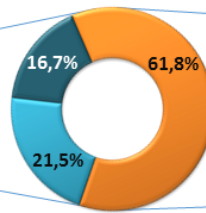


Circulación de vehículos



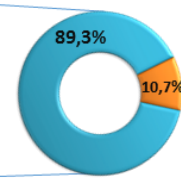
■ Vehículos por banquina
■ Circulación correcta

Tipos de vehículos por banquina



■ Vehículos particulares
■ Motos
■ Resto de Vehículos

Género de conductores vehículos particulares en banquina



■ Mujeres
■ Hombres

Análisis legal:

En primer lugar la Ley 24449 en su artículo 5 inciso f) define a la banquina como “la zona de la vía contigua a una calzada pavimentada, de un ancho de hasta tres metros, si no está delimitada”. Por su parte, la Ley 2148 (Código de Tránsito y Transporte de la CABA) define a la banquina como “zona adyacente y paralela a la calzada de rutas, autopistas, semiautopistas o caminos, provista para mayor seguridad del tránsito de vehículos” y a su vez define a la “Calzada” como el “Sector delimitado de la vía pública destinado a la circulación de vehículos”. Por lo tanto la banquina no es un carril de circulación sino una zona de emergencia.

En el artículo 42, que habla sobre cómo debe realizarse el adelantamiento a otro vehículo, dice: “El adelantamiento a otro vehículo debe hacerse por la izquierda”, esto implica que no se puede sobrepasar por la banquina.

Por su parte en el artículo 48 de la ley 24449, que habla sobre “Prohibiciones”, se refuerza el criterio anterior de acuerdo a lo expresado en el inciso c) que dice: “Está prohibido en la vía pública a los vehículos, circular a contramano, sobre los separadores de tránsito o fuera de la calzada, salvo sobre la banquina en caso de emergencia”. Queda claro nuevamente que la banquina es una zona de emergencia que no debe ser usada como carril de circulación y/o adelantamiento. En el mismo artículo pero en el inciso i) se expresa que “queda prohibida la detención irregular sobre la calzada, el estacionamiento sobre la banquina y la detención en ella sin ocurrir emergencia”, por lo tanto también queda claro que la banquina no es una zona de estacionamiento para la carga y descarga de pasajeros como vemos habitualmente a la vera de las autopistas.

Aspectos de la infraestructura y la siniestralidad:

Que la Av. Gral. Paz ha quedado chica para albergar la cantidad de tránsito que circula en horas pico no es una novedad. Con la construcción de los nuevos puentes y la ampliación a 4 carriles en toda la traza desde Acceso Oeste hasta Panamericana, inaugurada el 5 de octubre del año 2015, se ha mejorado la circulación pero dista de ser suficiente. Estas modificaciones también se vieron reflejadas en la construcción de amplias banquetas en la

mayor parte de la traza en ambos sentidos de circulación, lo que le confiere a la Av. Gral. Paz mayor seguridad de la que tenía tiempo atrás.

El uso inapropiado de las banquinas genera diariamente una cantidad importante de siniestros, principalmente los protagonizados por motociclistas que circulan en forma indebida y son embestidos por otros vehículos que quieren salir de la traza de la Av. Gral. Paz o por aquellos que también quieren ingresar en forma inadecuada a la banquina.

Un aspecto curioso es que nadie da el ejemplo. Hemos observado en este estudio circulando por las banquinas a vehículos de gendarmería, motocicletas de la Policía Federal, vehículos oficiales y ambulancias, todos ellos desplazándose sin estar en emergencia. Algo similar ocurrió con conductores profesionales de camiones y taxis.

Aspectos sociológicos:

Tal vez este punto sea el más interesante de evaluar y el más complejo de resolver. Cuando se le preguntó a algunos conductores los motivos por los que circulaban por la banquina las respuestas fueron tales como:

- *Si es un carril más, ¿por qué no voy a usarlo?*
- *Estoy apurado y voy por donde puedo*
- *Si nadie controla aprovecho y voy por la banquina*
- *¿Qué? ¿Sos policía que me preguntás eso?*
- *La banquina está para usarla, todos lo hacen.*

Esto demuestra por un lado la falta de conocimiento de la ley de tránsito y por el otro lado aflora claramente el sentimiento de “impunidad”. Nadie controla. Nadie castiga. Es la ley de la selva.

Otro tipo de reacción observada fue la agresiva pero en dos aspectos distintos. La primera es la agresión entre los usuarios de las banquinas, principalmente motociclistas, que insultan y le tocan bocina a los vehículos que no avanzan más rápidamente por esa zona prohibida y la segunda es la de los “conductores justicieros” que se sienten avasallados al verse superados ilegalmente e impiden el avance de quienes circulan por la banquina. Esto último muchas veces termina en insultos, roces de vehículos e inclusive intentos de agresión física.

Un aspecto interesante también fue observar la reacción de aquellos que, conscientes de que circulaban por el lugar indebido, en lugar de modificar su conducta agredían a quienes realizaban la investigación. No fueron pocos los que se detenían a preguntar si se trataba de fotomultas, los que insultaban e incluso amenazaban con volver para atacar a los investigadores. Esto marca claramente la resistencia que presentamos a ser controlados y ajustarnos a las normas establecidas.

El último aspecto evaluado en este punto es “la falta de respeto al prójimo”. Quien se adelanta por la derecha, en un espacio prohibido, lo hace con la intención de ganar posiciones sobre quienes lo preceden a costa de molestar a todos ellos cuando reingrese a los carriles habilitados. Esta típica “avivada criolla” deja de serlo cuando la hacen muchos, ya que solo logran colapsar aún más a un tránsito ya caótico. La intención está en salvarse uno y el resto no me importa nada. Es una muestra clara de cómo pensamos y qué tipo de cultura nos rige.

Soluciones:

Las soluciones existen y deben implementarse rápidamente. La primera y más fácil es establecer controles. Estos deben ser estáticos, a través de cámaras con reconocimiento de placas patentes, pero también debe haber controles dinámicos, con móviles de las autoridades moviéndose al ritmo del tránsito para ver lo que todos vemos cotidianamente y nadie castiga.

La educación vial también es fundamental, pero van a verse sus frutos luego de varios años. Todos los trabajos en educación, concientización, control y sanción deben estar enfocados en lograr un cambio cultural, cambio que debe comenzar demostrando la voluntad política de encarar el problema en todos sus aspectos y con autoridades de control que “quieran” trabajar para revertirlo en lugar de convertirse en meros espectadores o lo que es aún peor siendo un mal ejemplo para el resto del entorno vial.

Acerca de OVILAM

OVILAM – Observatorio Vial Latinoamericano, es una empresa que tiene por objetivo la investigación, experimentación, capacitación, asesoramiento y desarrollo de todo tipo de actividades referidas a las personas, los vehículos y el entorno en materia de seguridad vial. Su **Visión** es la “generar soluciones inteligentes que permitan combatir con éxito el flagelo de la inseguridad vial” y para lograrlo cuenta con profesionales que aportan servicios de primer nivel técnico y educativo para que la sociedad argentina y latinoamericana tenga una vida más segura en todo el ámbito vial. Todo ello realizado con valores que rigen su accionar tales como: Seriedad, Independencia, Rigor técnico, Excelencia y Compromiso.

OVILAM cuenta con un grupo de profesionales con una vasta experiencia en todos los temas referidos a la seguridad vial que abarcan desde el equipamiento de los automóviles, el análisis de las rutas y su entorno y los factores humanos que generan la mayor parte de los siniestros viales.

En caso de querer ampliar esta información o de necesitar coordinar una entrevista con los voceros de **OVILAM**, contáctese con nosotros.

Gabriela Picabea
PRENSA **OVILAM**
gabriela.picabea@ovilam.com

Ing. Fabián Pons
Presidente de **OVILAM (Vocero)**
fabian.pons@ovilam.com
Tel: 011 15 5101 6095
Desde el exterior +54 911 5101 6095