

Las glorietas salvan vidas

Reducen en más de 90% los accidentes con saldos mortales

13/07/2009

“Es un grave error retirar las glorietas para poner cruces semaforizados, va contra la tendencia mundial”, dice René Flores Ayora, jefe del Departamento Municipal de Transporte.

La SSP, [como hemos publicado](#), propone que desaparezcan las glorietas y que en su lugar se instalen semáforos, pero el Ayuntamiento ha alzado la voz en su defensa.

Con la Comuna coinciden especialistas de la Facultad de Arquitectura de la Uady y los colegios de arquitectos, entre otras instituciones públicas y privadas, que se oponen al plan que anunció la SSP.

René Flores es el autor de la propuesta “Las rotondas salvan vidas”, que entre otros aspectos advierte que una glorieta sólo tiene ocho puntos de conflicto y un cruce semaforizado, 32, es decir, cuatro veces más.



“En una glorieta hay cuatro puntos de convergencia y cuatro de divergencia. En un cruce hay ocho de convergencia y ocho de divergencia, pero además hay 16 puntos de cruce”, detalla.

Flores Ayora expone también las siguientes ventajas de las rotondas sobre los cruces: “Reducen en más del 90% los accidentes mortales, en 76% el índice de accidentes, del 30 al 40 por ciento el atropellamiento de personas y en un 75% los puntos de conflicto.

“Los vehículos van a baja velocidad, de 30 a 40 kilómetros por hora; los conductores tienen más tiempo para reaccionar, se reducen los casos graves y el peatón tiene una zona más segura.

“La glorieta tiene un flujo vehicular más eficiente, autorregulable, de movimiento continuo, lo que reduce el tiempo de espera para seguir e implica menor consumo de gasolina y menor emisión de contaminantes.

“Genera un considerable ahorro de dinero, pues no requiere instalar semáforos, cada vez más caros, el pago de consumo de energía ni los costos de mantenimiento de instalaciones y equipos.

“La vida útil de una rotonda es de 25 años, la de un cruce semaforizado, de 10. Los beneficios para la comunidad son que propicia la circulación a baja velocidad, una vista estética y menor contaminación.

Flores Ayora dice que, adicionalmente a la reingeniería de las glorietas, hay que hacer una campaña de educación vial para enseñar a los conductores a transitar mejor por ellas.

“Una simple guía nos dice que siempre hay que ir a baja velocidad, ceder el paso, circular en un solo sentido todo el tiempo, sólo está permitida la vuelta a la derecha cuando se entra o se sale y se tiene una mejor vista de los peatones y ciclistas”.

En contexto

Estudio

- Consideraciones René Flores Ayora es autor de un estudio sobre las glorietas. En él expone aspectos técnicos: **Tipos** Hay seis tipos de glorietas, que se pueden adaptar según las condiciones del espacio: la minirotonda (diámetro de 13 a 25 metros), urbana compacta (de 25 a 30), urbana carril único (de 30 a 40), urbana doble carril (de 45 a 55), rural carril único (de 35 a 40) y el rural carril doble (de 55 a 60 metros).

Señales Las señales deben ir tanto a nivel de piso como en letreros verticales. Los pasos peatonales deben estar también a nivel de piso.

Baja velocidad Todas las glorietas deben tener deflexiones y radios diseñados para velocidades bajas (30-40 kilómetros por hora).