

22 de Octubre del 2009 12:53:34 CDT

Edición digital

Se acabaron los conflictos viales en Cuba?

Soluciones viales con inteligentes acciones ingenieras comienzan a eliminar 264 peligrosos nudos de accidentalidad del país. Además de evitar lamentables siniestros, las medidas también permiten ahorrar combustible

Yailin Orta Rivera

digital@juventudrebelde.cu

20 de Agosto del 2009 21:45:08 CDT

La capital cubana, por su alta demografía vehicular y humana, es la meca del tránsito y también de sus nefastos desenlaces. Al cierre de 2008, de los 264 lugares señalados por ocurrir en ellos tres o más accidentes en un año, 207 se ubicaron en Ciudad de la Habana.

Para atenuar estos índices, el Centro Nacional de Ingeniería de Tránsito emprendió el estudio de las causas y condiciones que originaron esos siniestros en un entramado vial y social extraordinariamente complejo.

El dilema comenzó a despejarse —desde el punto de vista de la ingeniería— con la ejecución de importantes soluciones viales, que van desde el rescate de muchas señales de tránsito y la búsqueda de alternativas para descongestionar las vías, hasta la modernización de la red semafórica de las principales arterias citadinas.

Evitar la congestión

El rescate de las señales, según estimó el coronel Alvio Gil Castillo, jefe del Centro Nacional de Ingeniería de Tránsito, podrá extenderse por más de cinco años. Mientras tanto, se reanima esta actividad en las vías principales y se trabaja en cómo reducir los accidentes en los lugares donde más se generan.

La rotonda de la Ciudad Deportiva, ubicada en el Cerro, fue uno de los sitios priorizados. Las estadísticas que brinda la Dirección Nacional de Tránsito siempre la reportan como una zona de conflicto vial.

«Una de las variantes por aplicar consiste en realizar un paso superior, pero ello implica una inversión considerable que el país no está en condiciones de hacer en estos momentos. Como alternativa, desde el 25 de julio se colocaron en la rotonda unos captafaros —elementos que refractan—, con la particularidad de que se cargan con la energía solar y, a partir de que empieza a oscurecer, se activan y alumbran, brindando así mayor información y seguridad a los conductores. Se trata esencialmente de elementos de señalización que se sitúan para orientar la circulación en lugares peligrosos».

Otras vías descongestionadas con la intervención de los expertos fueron las calles colindantes al Mercado de Cuatro Caminos, donde el tiempo de los semáforos no era suficiente para garantizar la fluidez vehicular, ni los peatones tenían la seguridad necesaria para efectuar el cruce en las intersecciones.

El dilema cesó desde hace unos meses en esta zona comercial, cuando se desviaron los sentidos con una mejor utilización de la calle Matadero y se colocaron nuevos semáforos en Monte y Cristina.

«Hoy funciona con un elevado grado de eficiencia, y estimamos que para 2010 dicha solución haya posibilitado el ahorro —calculando solo las horas pico— de 255 toneladas de combustible, al no tener que detenerse los vehículos por ningún tranque. Como es lógico, cualquier solución que disminuya nudos en la vía se revierte en ahorro de combustible, y ese es uno de los temas que también consideramos y estamos siempre llamados a evaluar», añadió.

En el Barrio Obrero, a la salida de la capital hacia la Autopista Nacional, la circulación también cambió desde finales de 2008. El PARE que estaba colocado en la intersección de las calles 24 de Febrero y Ciudadamar se eliminó, y ahora se produce un movimiento libre de la corriente vehicular.

«También se erradicó —puntualizó el coronel Gil— el doble sentido en la 24 de Febrero», y aclaró que este movimiento era muy pobre y que se sacrificó para beneficiar la circulación.

Ninguna de estas decisiones da margen a la improvisación. «Hacemos mediciones, se realiza el experimento con conos para modelar la solución y para verificar si lo que estamos ideando se ajusta a las condiciones del terreno. Organizar el tránsito en las zonas urbanas implica garantizar el equilibrio entre los autos y los peatones, por ello tenemos que monitorear el cambio antes, durante y después de su concreción para, de ser necesario, realizar las correcciones pertinentes», precisó.

Entre las múltiples vías que sufrieron cambios favorables se encuentra el cruce entre las avenidas Van Troi y Boyeros, donde se eliminaron las izquierdas y se redujo una de las fases del semáforo. También se benefició la calle 7ma., en Playa, con su ampliación desde 70 hasta 82.

La incertidumbre disminuyó, asimismo, para los peatones que transitan por calle 100 y Vento, en Altahabana, en cuya cercanía se colocaron varios semáforos y se eliminaron algunas izquierdas.

Recientemente —apuntó— se hizo un estudio de la Calzada de Diez de Octubre, desde La Palma hasta Vía Blanca, y se consideró que era necesario mejorar el pavimento de las vías alternativas para liberar este tramo de la alta densidad vehicular. «Actualmente se trabaja en tal propuesta».

Las vías cambian de color

Según el coronel Alvio Gil, no solo se modernizará la red semaforica de 5ta. Avenida, en Playa, y la de las calles Paseo y 23, en Plaza de la Revolución. Los modernos equipos tricolor, que incluyen además un contador regresivo para informar el tiempo que demora el cambio de luz, se han colocado en intersecciones importantes como Vía Blanca y Rotaria (a la entrada de Guanabacoa y Regla), Vía Blanca y Diez de Octubre, Autopista Novia del Mediodía y la calle 222 (La Lisa), y está previsto el cambio en la avenida Boyeros, en la Avenida de los Presidentes y Línea (Plaza), la avenida 31 (Playa), Monte y Calzada del Cerro.

Nueve de estos equipos se han instalado igualmente en arterias principales de Santiago de Cuba. Uno se activó en la ciudad de Holguín y otro en Matanzas.

Otra de las buenas noticias que ofreció para estas páginas el representante del Centro Nacional de Ingeniería de Tránsito, es que Vía Blanca, desde la Fuente Luminosa hasta Varadero, tiene pintada las señales horizontales. También se pretende pintar la Carretera Central desde Sancti Spíritus hasta Guantánamo, y la Autopista Nacional —en este septiembre— tendrá todas sus marcas discontinuas hasta Taguasco, Sancti Spíritus.

Desde que en marzo y abril entraron al país las máquinas de pintar pavimento, también se han priorizado las señales horizontales en las intersecciones semaforizadas, porque de los 207 lugares analizados por su grado de peligrosidad, 109 de ellos coinciden en tener un semáforo.

Otras alternativas quedan pendientes en la agenda de trabajo del Centro Nacional de Ingeniería de Tránsito, como la extensión de la Calzada de Bejucal hacia el reparto Capri en 1,36 kilómetros. Al cierre de este trabajo, se mejoraba la organización del tránsito en el cruce de 31 y 60, Playa, con las marcas viales.

Las nuevas propuestas son imprescindibles en lugares donde la complejidad del tránsito rebasaba la capacidad de circulación y sus posibilidades, pero ¿significan por sí mismas un cambio rotundo e inmediato en la mentalidad de conductores, ciclistas y peatones? La reducción al mínimo de esos episodios dependerá también de la conducta civilizada de los usuarios de las vías.