

La polémica política municipal avanza, aunque la intendenta admite daños a vehículos

## Las tachas siguen invadiendo las calles y los lomos de burro no aparecen



**Las tachas en teoría buscan evitar accidentes, pero al dañar partes sensibles de los vehículos, potencian las posibilidades de choques y tragedias.**

Las polémicas tachas colocados por la Municipalidad de Resistencia a modo de "reductores de velocidad" generan adhesiones y fervientes rechazos, pero pese a la polémica la comuna continúa instalando esos elementos cada vez en mayor número de calles.

Los automovilistas que se oponen a las tachas, en tanto, no rechazan en general la idea de que haya reductores de velocidad, sino que piden que se utilicen lomos de burro, ya que las "tortugas" actuales dañan los vehículos, y específicamente el tren delantero.

Lo curioso del caso es que recientemente la propia intendenta municipal, Aída Ayala, reconoció esa circunstancia. "Preferimos ser la ciudad de las tortugas, aunque nos duela. Sabemos que esto daña a los vehículos, pero es lo único que funciona", planteó la semana pasada en declaraciones radiales.

La jefa comunal planteó en defensa de las tachas que según sus datos los accidentes se redujeron en las esquinas con

tortugas. Pero lo cierto es que ese mismo resultado podría lograrse con los lomos de burro clásicos, que además de no ser dañinos son más efectivos que los elementos instalados actualmente.

### Puerta a juicios

Ya meses atrás, el especialista en criminología y accidentología Daniel Bled había advertido que las tachas no cumplen con las disposiciones de la normativa nacional sobre tránsito, y que pueden provocar daños y accidentes que terminarán originando demandas judiciales contra el municipio.

El licenciado Bled explicó que la clase de tachas que conocen los resistencianos sólo puede ser colocada de manera longitudinal, como delineadores de advertencia, pero jamás para ser utilizadas como reductores de velocidad, ya que esos elementos pueden provocar accidentes sobre todo en motociclistas y ciclistas y dañan neumáticos y tren delantero.

"Las tachas deben ser de color

blanco y amarillo, debiendo ser utilizadas únicamente como delineadores de advertencia, que constituyan a la visibilidad de otras marcas en forma longitudinal, nunca en forma transversal a modo de reductor de velocidad, no sólo porque excede la altura permitida, sino por lo altamente riesgoso y muy deslizantes para las ruedas de motocicletas y bicicletas, sino también porque produce rotura de las telas internas del neumático, principalmente si el vehículo es de carga, y averías de los componentes del tren delantero", apuntó Bled en aquel momento.

Además de provocar en los vehículos daños que los vuelven más inseguros, y en consecuencia potencian los riesgos de accidentes, las tachas tienen otros efectos nocivos. Por ejemplo, sólo hacen reducir la velocidad a los vehículos de menor porte, mientras que colectivos, camiones y camionetas los cruzan sin soltar el acelerador. Con los lomos de burro esto no sucede.

Otra situación que se da es

que las tachas van rompiéndose, y autos y motos hacen imprudentes maniobras para lograr que las ruedas pasen por los lugares sin elevaciones y así no tener que bajar la velocidad. Algo así sucede en la peligrosa avenida Malvinas, donde los vehículos llegan a circular por la mano contraria para esquivar las tachas.

En sus declaraciones de la semana pasada, Ayala deslizó que las tachas en algún momento serán reemplazadas por lomos de burro. Pero hasta ahora esa sustitución no se dio, salvo en el caso de la avenida Sarmiento. ¿Se estará esperando a una tragedia a una demanda millonaria para empezar a corregir el método de reducción de velocidad?

El análisis del abogado Diego Pirota, especialista en derecho de daños

## "Los reductores de velocidad deben prevenir, no obstaculizar"

Diego Martín Pirota es un abogado que se especializó en derecho de daños, tanto en la Universidad de Belgrano como en la española Universidad de Salamanca, y en temas inherentes al tránsito vehicular es palabra autorizada. El dice que los reductores de velocidad "deben cumplir con la finalidad preventiva para la cual fueron diseñados y construidos, y este es un dato central a tener en cuenta, ya que si ello no se verifica pasarán a convertirse en obstáculos peligrosos e imprevistos para los conductores, que pueden ocasionar daños materiales y físicos que deberá hacer frente la autoridad estatal encargada de su instalación".

"El Estado tiene siempre un deber primario para con la sociedad toda en una materia de importancia colectiva como el tránsito vehicular debiendo garantizar la circulación en perfectas condiciones de seguridad vial ejercitando sus funciones inherentes de policía de seguridad y policía de tránsito, y en atención a la ordenación, reglamentación y dirección del tránsito terrestre, respectivamente", anota Pirota.

### Cómo deben ser

El abogado señala que en virtud de esa facultad-deber que tiene a su cargo el Estado, éste puede ordenar el tránsito "mediante la instalación de dispositivos adecuados (lomos de burro), que ubicados en forma transversal a la calzada, con una estructura geométrica y conformación material acorde y en lugares que así lo requieran, sirvan para obligar a los automovilistas a reducir la velocidad, sin ocasionar daños a las personas y vehículos que los conducen".

"Estos elementos requieren además una cuidadosa señalización preventiva y la colocación de marcas viales altamente visibles sobre su estructura, dado que su no percepción por los motoristas causa siniestros de gravedad, como el ocurrido a una motociclista en la ciudad de San Juan que en su desplazamiento se topó con un lomo de burro que no reunía las condiciones de seguridad adecuadas - porque tenía demasiada altura y carecía de adecuadas rampas de acceso, e inadecuada señalización -, cayendo de la moto y perdiendo la vida días después. A raíz de este fatal accidente el Juzgado Correccional 1 de la ciudad de San Juan dictó el procesamiento del secretario de Obras Públicas de la Municipalidad de Chimbass (quien a su vez revestía el título de arquitecto) que mandó construir lomos de burro en determinadas calles y con especiales características que ocasionaron la muerte de la víctima, por la presunta comisión del delito de homicidio culposo. El juzgador, entendió probada la acción típica, así como la culpabilidad del imputado, ya que los reductores de velocidad utilizados generaron un peligro mayor, no estando debidamente señalizados", concluyó.

En ese sentido, Pirota cita al autor uruguayo Carlos Tabasso que dice que "los ingenieros no pueden ni deben construir caminos a prueba de tontos, ni para conductores riesgosos, ni para actitudes criminales. Pero un adecuado diseño y mejoras en las condiciones de los caminos pueden influenciar sobre el comportamiento de los conductores y hacer menos probables y peligrosos los errores humanos".

También cuenta que con este criterio, en Estados Unidos hace un tiempo se habla del diseño de carreteras indulgentes, es decir, "de

autovías que perdonen más al automovilista, que le permitan equivocarse sin que ello signifique una consecuencia fatal o lesiva para él o para terceros, ya que llegaron a la conclusión que el automovilista en algún momento se va a equivocar, esto es inevitable (errar es humano), pues entonces se pusieron a trabajar en evitar o por lo menos atenuar las consecuencias que esa equivocación pueda traer aparejada (seguridad pasiva)".