

Una corta reflexión sobre el tal cambio de paradigma revisando algunas de esas preguntas habituales sobre seguridad vial: ¿son idiotas, irresponsables o imprudentes las personas que mueren en incidentes viales? ¿son evitables las muertes a causa de incidentes viales?

El trabajo para abordar esta crisis consiste en por lo menos hacerse una serie de preguntas que se desprenden no solo del incidente ocurrido, sino de la serie de eventos que preceden al incidente para no caer en la hiper simplificación acostumbrada, poder tomar medidas estructurales, y en últimas, evitar ese incidente. *Una mujer de 46 años viaja en motocicleta por la avenida regional, intenta hacer un adelantamiento, pierde el control, cae al suelo, y es arrollada por un camión muriendo en el lugar.*

1. ¿se puede evitar que un camión destruya un cuerpo humano si le pasa por encima?

No, ni cascos, ni rodilleras, ni chalecos reflectivos, ni todo un kit de última tecnología podrá ser útil frente a una fuerza de 20 a 30 toneladas multiplicadas por la velocidad a la que viaja el vehículo pesado.

2. ¿se puede evitar que un camión absorba un cuerpo o un vehículo que circula a su alrededor y cae al suelo?

Sí, existen diferentes mecanismos para evitar este fenómeno, como los faldones, las barras anti empotramiento y algunos alerones que despiden todo tipo de cuerpo hacia afuera y no hacia adentro del vehículo pesado. Algunos tranvías, incluyendo el de Medellín, tienen unas escobillas que reducen sustancialmente la probabilidad de que un cuerpo en el suelo pase por debajo del vehículo.

3. ¿se puede evitar que la persona en motocicleta intente esa maniobra de alto riesgo?

Depende. Si confiamos en la responsabilidad individual de la persona implicada, no, pero si abordamos el problema desde el diseño, sí. Incluso si la persona ha ido a capacitaciones, cursos y talleres de destreza sobre el uso de la motocicleta, es una persona educada, entendida e inteligente, con valores humanos y una clara noción de cuidado de la vida, diversas circunstancias podrían motivarla a tomar esa decisión y eventualmente a cometer un error que la lleve a caer al suelo. Si los cursos garantizaran lo contrario, los pilotos nunca se caerían o colisionarían, ni leve ni gravemente, pues están mejor entrenados que cualquiera en sus respectivas disciplinas y vehículos, pero siguen siendo humanos y siguen cometiendo errores.

Si por otro lado hay una infraestructura bien diseñada, construida, señalizada y mantenida, con carriles mejor canalizados y más estrechos, que orienten mejor las trayectorias de los vehículos e impidan ciertos adelantamientos (por ejemplo, circulando entre carriles), es posible que la misma persona, tome decisiones diferentes y que incluso bajo las mismas circunstancias psicológicas evite efectuar una maniobra de alto riesgo por ser físicamente más complicado. ¿Y qué tal si pensamos en las razones de fondo por las que las personas van de afán para todas partes? ¿cuántos responsables e involucrados podríamos identificar? Queda para otro texto.

4. ¿se puede evitar que la motocicleta y el camión compitan por el espacio en ese recorrido?

Sí, se pueden utilizar diferentes medidas de diseño, gestión y control para separar los flujos, sea por horarios, calzadas, carriles, o simplemente por usar rutas diferentes.

5. ¿se puede evitar que los camiones viajen por esa vía que les representa un alto beneficio en términos de tiempo de recorrido?

Sí, parcialmente. Aunque sea una vía nacional y los camiones no tengan una alternativa real para atravesar el valle, es posible diseñar mecanismos de gestión para minimizar la interacción entre viajes nacionales, regionales y locales en múltiples modos de transporte, ya sea utilizando horarios diferenciales, calzadas o carriles preferenciales o incluso migrando gran parte de esos viajes a otros modos, como el tren.

6. ¿se puede evitar que las motocicletas viajen por esa vía que les representa un alto riesgo y al mismo tiempo un alto beneficio en términos de tiempo de recorrido?

Sí, se puede restringir la circulación de motocicletas ya sea por días, horarios, calzadas o carriles y ofrecer rutas alternativas con algunos beneficios para los recorridos en motocicleta.

7. ¿se puede evitar que la persona use la motocicleta para hacer este recorrido?

Sí, ofreciendo mejores condiciones en otros modos, tarifas más bajas, diferentes formas de pago y subsidios al usuario, menores tiempos de viaje, mayor cobertura y accesibilidad de estaciones o paradas, comodidad y conveniencia de acuerdo con el tipo de tecnología utilizada, su frecuencia y prioridad efectiva en la operación.

También disminuyendo la oferta de estacionamientos en el destino de viaje (que generalmente es el centro), aumentando las tarifas de los estacionamientos restantes, controlando el estacionamiento en zonas verdes, andenes o plazoletas, evitando todo tipo de estacionamiento gratuito y ventajoso, aplicando cobros a todos los vehículos por el uso de la infraestructura de acuerdo con las diferentes condiciones ambientales de ese momento y cobros adicionales por la distancia recorrida por día, mes o año.

8. ¿se puede evitar que la persona compre una motocicleta?

Depende. Si a la persona le gustan las motocicletas o simplemente quiere tenerla porque le da la gana, no, no se deben regular los gustos ni las libertades de las personas que quieran y puedan consumir bienes y servicios como mejor les parezca (como no estamos hablando de crisis climática, esta discusión que debe ser mucho más profunda queda ahí). Ahora, si la persona ha comprado una motocicleta por ser la mejor o incluso la única alternativa que le ha quedado para acceder a los servicios de la ciudad, para poder estudiar y trabajar, tomar más turnos laborales, llegar más rápido y tener menores costos de transporte, sí, aplicando los mecanismos del punto anterior, se puede evitar la compra de una motocicleta.

9. ¿se puede evitar que la persona realice ese viaje?

Sí, no solo pensando en la virtualidad que tanto ha ganado terreno en los últimos años, sino pensando en una escala de planificación urbana y regional que haga de la vida un proceso mucho más simple y eficiente. Si la mayoría de los trabajos no quedara en el centro donde no vive nadie y la mayoría de la gente no viviera en la periferia donde no hay trabajo, todo sería diferente, todas las decisiones individuales cambiarían, todos los viajes tendrían otra lógica, todas las infraestructuras tendrían un uso diferente, todos los sectores tendrían dinámicas diversas y funcionales, y todas las personas tendrían la oportunidad de volver a casa, haciendo (de forma habitual) recorridos cortos, agradables, seguros y convenientes, principalmente caminando y en transporte público.

10. ¿se puede evitar la muerte de esta persona?

Sí.