

Estudio de ordenamiento de tránsito Ciudad de Viedma



Comentábamos, al comienzo de este boletín los inconvenientes que trae aparejado a los movimientos de personas y mercancías el crecimiento de una ciudad.

El Automóvil Club Argentino cuenta con profesionales y técnicos abocados a la resolución de estos problemas con la ayuda de la ingeniería del tránsito. Mediante un acuerdo entre partes —entre el ACA y quien lo requiera— nuestros profesionales relevan, estudian y resuelven complicados problemas de circulación urbana.

Este servicio fue creado por el ACA para asistir a aquellas municipalidades y demás entes nacionales, provinciales y privados, que carecieran de dotación permanente de personal especializado. Así fue como, a fines del año 1986, la dirección Provincial de Vialidad de la Provincia de Río Negro contrató con el Automóvil Club Argentino la realización de un estudio de ordenamiento del tránsito en la ciudad de Viedma, como parte de las tareas establecidas en el convenio suscripto entre ambas entidades.

El trabajo representó un desafío, ya que ante el anuncio del traslado de la ciudad Capital al aglomerado Viedma-Carmen de Patagones, hubo que conciliar los inconvenientes actuales en materia circulatoria con las necesidades de vinculación entre la ciudad y el nuevo núcleo urbano, del cual sólo se conocía la ubicación tentativa.

Las tareas de relevamiento insumieron semanas enteras de intenso trabajo, durante las cuales se recorrió íntegramente la planta urbana, estudiando la infraestructura vial, relevando e inventariando todas las dificultades y los accidentes físicos y su incidencia en las condiciones de circulación.

Especial atención mereció el tema del estacionamiento en la zona céntrica cuya rutina conductor-peatón fue minuciosamente analizada. También se relevó y estudió el tránsito de vehículos de carga, y del transporte público de pasajeros, determinándose asimismo la velocidad media promedio dentro del tejido urbano mediante el método del vehículo flotante.

Una vez procesada toda la información recogida en Viedma, se presentaron dos alternativas:

Alternativa uno:

Considerando a la ciudad como parte integrante del nuevo Distrito Federal, con énfasis en las vinculaciones entre ambos núcleos.

Alternativa dos:

Teniendo en cuenta la posibilidad que el traslado no se realice, —o sea mantenimiento de la situación actual— proponiendo en consecuencia las mejoras necesarias para acrecentar la fluidez de circulación y solucionar los inconvenientes menores detectados. La labor demandó un tiempo total de seis meses, con entregas parciales, constando de un informe final y una separata correspondiente a los anteproyectos de señalamiento vertical, horizontal y luminoso.

5.

Obras señalamiento vertical Ejercicio 1987-1988

con municipalidades:
Ciudad de Ushuaia
Ciudad de Río Grande
Ciudad de Trelew
Ciudad de Rawson
Ciudad de Puerto Madryn
Ciudad de General Madariaga
Ciudad de Pinamar

Con la Dirección Nacional de Vialidad se realizaron obras en las provincias de: Buenos Aires, Formosa, Catamarca, Córdoba, Santa Fe, Corrientes, Entre Ríos, La Pampa, Río Negro, Neuquén, Salta, La Rioja y Chaco.

Con direcciones de vialidad de las provincias de:
Río Negro y Neuquén.

Entre ambos organismos, es decir con municipalidades y vialidades, totalizamos un volumen de 13.663 señales colocadas y 213,60 m cuadrados de placas para pórticos emplazadas.

Solicite a nuestras oficinas toda la información necesaria para implementar los trabajos de señalamiento caminero, urbano o bien estudios de circulación. La suscripción de un convenio con nuestra entidad permite a municipios y entes nacionales, provinciales y privados la concreción de tareas específicas de señalización o estudios de circulación, agilizando los mecanismos administrativos para la planificación anual de las obras, su resultado económico y los tiempos que demande para la mejor concreción de las labores contratadas.

6.

Agenda

Constructiva '87

Exposición llevada a cabo en el predio Ferial de Palermo; del 13 al 22 de noviembre de 1987.

En el marco de la 1ª Bienal Internacional de Ingeniería, Arquitectura, Hidráulica y Vialidad, organizada por la Cámara Argentina de la Construcción, el ACA expuso diversos tipos de señales viales y de seguridad industrial, brindando amplia información al visitante sobre los distintos sistemas de fabricación utilizados, así como también sobre las posibilidades que brinda para su adquisición.

Vial '88 Panamericano Seminario de Educación y Seguridad e Informática Vial

Se llevará a cabo en la ciudad de Buenos Aires entre los días 31 de octubre y 4 de noviembre de 1988
Informes e inscripción:
Dirección Nacional de Vialidad
Comodoro Py 2002 - 1er. piso

1er. Seminario sobre Educación Vial del 3 al 7 de octubre

Se realizará en la ciudad de Zapala Pcia. de Neuquén.
Organiza la Dirección Provincial de Vialidad con la colaboración del Automóvil Club Argentino.



AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

ASUNTOS VIALES
Sector Señalamiento
Estudios, Proyectos y Control de Calidad
Medrano 162 - Tel. 983-4250
(1178) Capital Federal - Argentina

VOLUMEN 3

SUMARIO

1.

Educación Vial.
Tareas desarrolladas

2.

Señalamiento.

3.

Documento Técnico
Áreas Peatonales
autor: Klaus Uhlig

4.

Estudios de ordenamiento de tránsito.

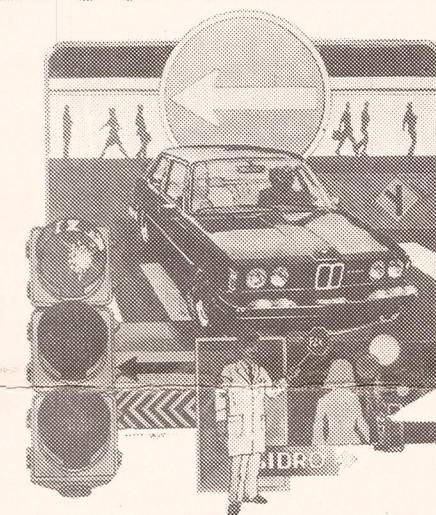
5.

Obras señalamiento vertical
Ejercicio 1987-1988

6.

Agenda

EDUCACION VIAL

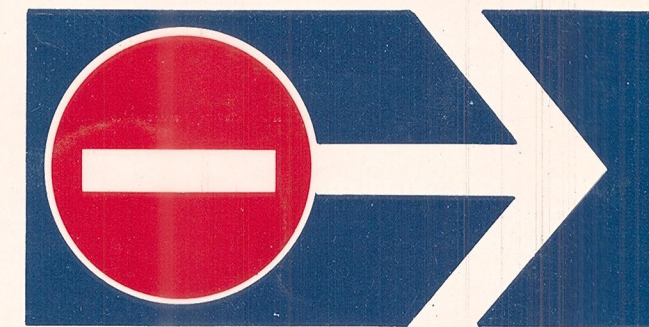


1.

Educación Vial
Tareas desarrolladas

Este sector dispone de más de 100 publicaciones diferentes relacionadas con la seguridad y la educación vial, dirigidas a niños en edad escolar (preescolar y primaria), adolescentes y adultos en general, en los distintos roles que desempeñan en la vía pública: peatones, pasajeros y conductores de bicicletas, motos, ciclomotores y automotores. Este material comprende volantes, señaladores horarios, cuadernillos, hojas para colorear, despleables, paletas PARE, credencial y diploma de alumno guía, juegos didácticos, cuentos y afiches, etc.

El costo de cada uno de ellos está directamente relacionado con el papel e impresión, reduciéndose para tiradas importantes e incluyendo en tales casos el logotipo y nombre de la municipalidad y/o empresa patrocinadora.



Octubre -1988

Estas publicaciones pueden entregarse individualmente o enrolladas en un tubo especial de cartón, donde se agrupan según el destinatario: así contamos con "rollos" para jardín de infantes, escuelas primarias, secundarias y "rollos" completos; en cada uno de ellos se integra un ejemplar de cada publicación. Durante este año se han remitido un total de 1024 rollos a la Vialidad Provincial del Neuquén, a la Policía de la Provincia de San Luis, a la gobernación de Misiones y municipalidades de Río Gallegos y Almirante Brown.

Por otra parte, dentro del numeroso material gráfico disponible, 20.114 elementos gráficos fueron adquiridos por entes oficiales y privados, tales como Vialidad del Neuquén, Policía de San Juan, municipalidades de Salta, Gral. San Martín, Plottier, Río Cuarto y la empresa YPF.

En el tiempo que lleva transcurre este año 1988 se han reimpresso 9.000 ejemplares de elementos ya disponibles, así como 13.000 ejemplares de nuevas publicaciones, como ser: La Bicicleta, El semáforo y Educación Vial.

Audiovisuales:
Treinta series de material audiovisual compuesto por diapositivas con temas diferentes destinados también a los distintos usuarios de la vía, integran nuestra documentación, estando formada cada serie por cantidades que varían de 8 a 54 y que hacen un total de 633 motivos. La totalidad de las series se disponen en cuatro carpetas donde en sobres plásticos se hallan las diapositivas acompañadas del texto explicativo.

Entre enero y mayo, se remitieron 6.926 diapositivas a las policías provinciales de San Juan y San Luis, a las vialidades provinciales de Chaco, Neuquén, a la gobernación de Misiones, a las municipalidades de Almirante Brown, Bahía Blanca, Plottier, Gral. San Martín, Río Gallegos.

Cursos: Disponemos de profesionales capacitados para instruir a docentes primarios o secundarios en el dictado de la temática educación vial, bien como una materia más o insertándola en distintas asignaturas: tal curso tiene una duración de 12 horas cátedra, empleando medios audiovisuales entregando material didáctico y el diploma de asistencia correspondiente. Durante el mes de mayo, en la ciudad de San Juan se llevaron a cabo las Primeras Jornadas Provinciales de Educación Vial organizadas por la Policía Provincial, el Ministerio de Educación y el Automóvil Club Argentino, interviniendo dos docentes del departamento de educación vial.

Pista Infantil de tránsito: Se cuenta con tres pistas infantiles de tránsito móviles que se emplazan en recintos cubiertos con medidas superiores a los 20 m x 25 m. Cada una de ellas representa un trazado urbano con calles y avenidas, dotadas de señales verticales, marcas en el pavimento, semáforo, cruce a nivel ferroviario, donde se desplazan kartins a pedal que en número de 15 se ceden simultáneamente al período de funcionamiento de las pistas, que pueden variar entre 15 y 25 días, llevando su armado alrededor de cuatro días. Una vez instalada por personal del ACA, se deja en manos del organismo oficial responsable de su pedido, quien tendrá a su cargo el funcionamiento y vigilancia. Asimismo, se entregan volantes y señaladores en cantidad adecuada al número de escolares que la visiten.

El costo está dado por las horas-hombre necesarias para el traslado, armado y desarmado, por los gastos de combustible de nuestro camión que la transporta y por gastos de instalación. Se indica con un cartel informativo que se trata de un servicio del ACA y se colocan otros correspondientes al organismo responsable y de las empresas de la comunidad que la patrocinan.

2.

Señalamiento.

El señalamiento caminero nos permite informar al conductor de las condiciones de transitabilidad que reúne el entorno por el que circula, regulando el uso de la vía en cada momento y avisando a los conductores de los posibles peligros que puedan encontrar al propio tiempo que aconseja en qué forma deben conducirse para sacar el mejor partido posible del

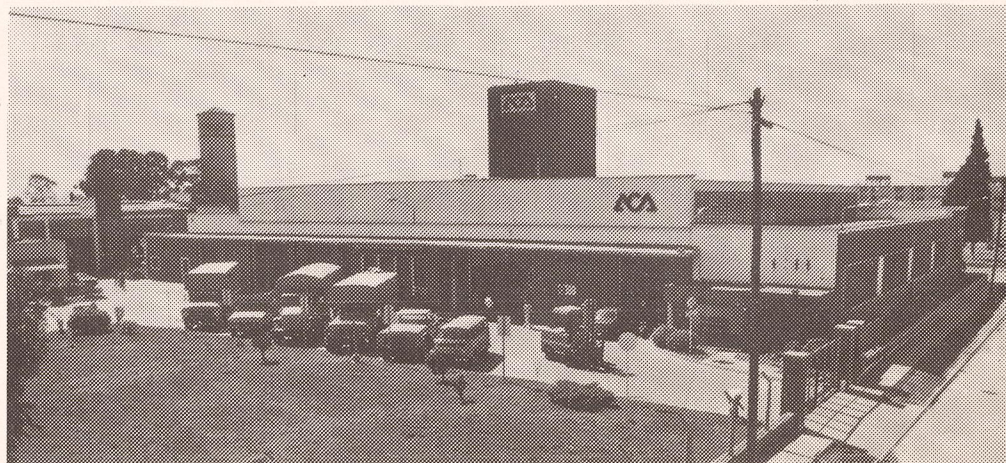
vehículo y de la vía -dentro de los márgenes de seguridad- guiándolos hasta su destino final.

La obtención de datos sobre el terreno relativos al trazado de las vías y sus intersecciones, los nombres de las poblaciones, parajes y accidentes geográficos, las señales existentes, etc., va conformando un proyecto de señalamiento vertical, convirtiéndose éste en un documento que expresa las necesidades imperantes en un tramo de camino o ciudad al momento de llevarse a cabo el relevamiento.

La planta de señalamiento ACA ocupa el predio delimitado por las calles La Nueva, 4 de Febrero y Mercedes, en la localidad bonaerense de Villa Zagala, partido de General San Martín; exclusivamente dedicada a la producción de señales, utilizando los métodos y tecnologías más avanzados, estando ubicada por su capacidad de producción en primer lugar en Latinoamérica. El proceso de elaboración de las señales se inicia tratando las placas con soluciones químicas, mediante baños de inmersión para el desengrasado y fosfatizado, para luego ser lavadas y secadas.

Su terminación se realiza utilizando materiales de primera calidad, desde la aplicación de antióxidos hasta su acabado esmaltes sintéticos o poliuretánicos en la versión **pintadas**, hasta el empleo de papeles reflectivos para una excelente visión nocturna en la versión **reflectivas**. Para sus sistemas de fijación o sujeción se utilizan variantes de postes de madera dura de origen nacional a estructuras tubulares especialmente diseñadas, como columnas y pórticos, las que generalmente conforman el sostén del señalamiento denominado aéreo.

En todo proceso de fabricación se utilizan materiales aprobados por las normas IRAM u otras de tipo universal aceptadas en nuestro país; ejecutándose

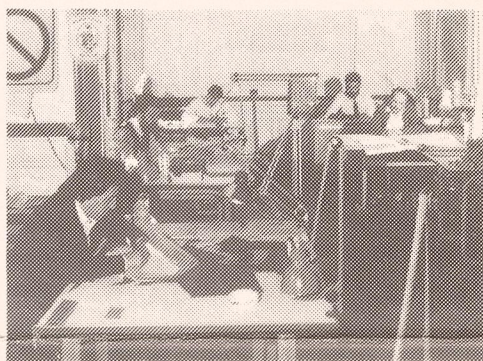


—Flota de vehículos

el control de la calidad de la materia prima y del producto terminado.

Tanto la colocación de señales como el previo relevamiento de los caminos se llevan a cabo con nuestros equipos

Nuestra gama productiva nos permite ofrecer distintas variantes, con empleo de chapas de hierro totalmente pintadas, incluyendo el serigrafiado de los símbolos o la utilización combinada de fondos pintados y la aplicación de leyendas y/o símbolos con material termoadhesivo decorativo o reflectivo, sobre placas de aluminio. La utilización de estos materiales en sus variantes autoadhesivo o termoadhesivo conjuntamente con el empleo de mano de obra especializada y demás materiales seleccionados bajo un estricto control de la calidad, nos permite liderar el mercado e incrementar anualmente nuestra producción.



—Gabinete de trabajo técnico



—Colocación de señales

3.

Documento Técnico

Áreas Peatonales

autor: Klaus Uhlig

Áreas peatonales

La creación de un área peatonal debe considerarse tanto desde el punto de vista de la ciudad en su conjunto como en sus aspectos individuales, esto es las particularidades de la/s calle/s que se intenta/n peatonalizar. Las calles peatonales a veces son vistas como una restricción a la libertad vehicular, sin tener en cuenta que los peatones son un elemento más de la circulación urbana. En materia de ingeniería de tránsito las necesidades de los peatones deben considerarse prioritarias. Por ejemplo: las mejoras en la red vial siempre deberían estudiarse sin olvidar los efectos sobre el peatón. Las redes peatonales son infraestructuras tan obvias como las calles y las vías de tranvías.

1. La ciudad pensada para el peatón está en etapa experimental

La ciudad pensada para el peatón está aún en una etapa de exploración. Las estadísticas oficiales todavía no muestran el índice de servicio peatonal —la cantidad de km de calles peatonales por cada 1.000 habitantes. En cambio, las medidas incluidas en el planeamiento que afectan a los peatones —tales como senderos y calles exclusivos— aún forman parte de controvertidos proyectos urbanos. Y, sin embargo, las vías peatonales son tan viejas como las calles mismas. En la mayoría de los casos, las sendas fueron los medios por los cuales se desarrollaron los caseríos. Hace mucho tiempo atrás, el tránsito vehicular en el centro de las ciudades sólo era permitido en ciertas horas del día. En la antigua Roma, al caer la noche, los carros pesados eran excluidos de la parte más interna de la ciudad mediante obstáculos de piedra. Leonardo da Vinci diseñó un sistema de niveles separados para los tránsitos vehicular y peatonal. En el siglo XIX se extendió ampliamente la separación horizontal de peatones y vehículos en vereda y calzada. Con el cambio de siglo se incrementó más la costumbre de clausurar las calles al tránsito vehicular. Por ejemplo, antes de la Segunda Guerra Mundial ya fue eliminado el tránsito en aquellas calles de Essen, Colonia y Rendsburg que hoy son peatonales.

En los años treinta se propusieron planes para las primeras redes peatonales independientes en nuevas áreas urbanas: la intención de transformar la red peatonal en una unidad independiente fue, ante todo, garantizar el paso libre de los vehículos. En los cuarenta y los cincuenta, se concibió la idea de calles centrales comerciales sin tránsito; pero recién en los sesenta, al comenzar a hacerse obvios los límites de concentración en relación con la utilización y el tránsito en las zonas centrales, las áreas peatonales se hicieron realidad. En 1973 una encuesta urbana evidenció los siguientes objetivos para diseñar áreas peatonales: mejoras de la circulación, áreas comerciales mejoradas, la promoción del mercado turístico, el incremento del valor de las propiedades, oportunidades de esparcimiento, activación de la ciudad, mejoras del entorno residencial, protección ambiental, conservación de la ciudad, promoción de las relaciones sociales, así como el fomento de la imagen de la ciudad y de sus autoridades.

2. Funciones de las áreas peatonales

2.1. Espacio y programa de uso

En promedio, el habitante de una ciudad camina 60 minutos por día —camino al trabajo, a la escuela, de recreo o de compras, etc. Pero ir a pie hacia algún lugar no solamente es caminar con un propósito utilitario determinado. Caminar puede considerarse también una actividad compleja que tiene efecto sobre el cuerpo y la mente.

"Via est vita". Esta multiplicidad de actividades —de mostrarse, de satisfacer la propia curiosidad, de perder el tiempo, de autorrepresentación, de comunicación y de vivir juntos en este escenario de los seres humanos— constituye el concepto público. El espacio abierto comunal es siempre un lugar donde uno practica y ejercita su conducta social. Las áreas peatonales son zonas para reuniones y asambleas en el mejor sentido del término.

La impresión que causa una ciudad comúnmente proviene de sus espacios abiertos, especialmente en la zona céntrica. En gran medida son las calles y las plazas las que dan carácter a una ciudad. El peligro del planeamiento y fraccionamiento funcional de las zonas orientadas hacia el peatón y otras áreas hace evidente la necesidad que toda la ciudad sea diseñada en beneficio del peatón. Sería erróneo arrojar al peatón en el aislamiento de áreas separadas. En la mayoría de los casos, la separación aséptica del sistema total provocaría problemas que afectan el planeamiento y el funcionamiento. Planificar para el peatón es, entonces, un camino hacia el diseño urbano en el sentido de reforma de la ciudad en su totalidad. Las áreas peatonales pueden ser necesarias como primera etapa dentro del panorama de las redes generales para los peatones, pero al mismo tiempo podrían ser una señal embarazosa de que —en lo que atañe a los peatones— la ciudad no funciona.

2.2. Funciones particulares de las áreas peatonales

2.2.1. Las áreas peatonales como una forma de diseño urbano.

Las redes viales completas para peatones están tomando la función de un sistema de diseño municipal. Las calles y zonas peatonales están teniendo el efecto de integradores. Mediante el uso de una configuración uniforme del pavimento, elementos uniformes, o medios simples similares, es posible que la calle principal y sus transversales den la impresión de constituir una unidad. Muchos municipios desarrollan más ampliamente partes de sus ciudades de acuerdo con el derrotero que han seguido sus principales calles peatonales. Las áreas peatonales son particularmente adecuadas como punto de partida para la remodelación de las zonas céntricas. Hablando en términos generales, es más una cuestión de objetivos políticos y acción administrativa que de costos.

2.2.2. Las áreas peatonales como una forma de cultura

Se atribuye a la peatonalización la ventaja de tener un efecto protector de los centros urbanos. Las calles peatonales promueven los usos mixtos en vez de separaciones funcionales. El uso mixto incrementa la actividad en las calles a todas horas, demostrando en consecuencia que la calle fue y todavía es el lugar de encuentro original de la gente fuera de sus casas.

Las zonas peatonales también deberían ser lugares de encuentro tanto para los ancianos como para los niños. En muchos aspectos, las áreas peatonales son zonas de seguridad que permiten que las madres con criaturas y los discapacitados se desplacen en forma segura por espacios urbanos abiertos.

2.2.3. Las áreas peatonales como un instrumento de preservación urbana.

Las zonas peatonales son muy adecuadas para promover la preservación urbana. Las plazas o tramos de calles con valor arquitectónico o importantes desde el punto de vista del planeamiento urbano pueden lograr efectos nuevos. Las zonas de actividad deberían alternar con islotes de descanso, lo moderno con lo tradicional.

La peatonalización no sólo enfatiza los vínculos históricos sino que, a veces, los cambia. Temas tales como qué plantar en áreas diseñadas solamente en piedra, o el uso de pavimentos y equipamientos no convencionales, obviamente deberán ser cuidadosamente estudiados.

2.2.4. Las áreas peatonales como zonas de juego y esparcimiento

Las zonas peatonales forman parte de los sistemas de espacios abiertos en áreas urbanizadas —a veces los más importantes. Hasta cierto punto son parques urbanos para las necesidades diarias a la puerta misma de los edificios. En el aspecto sanitario, las calles peatonales han sido consideradas como parques de curación urbanos. Por esta razón, las zonas pasivas deberían formar parte del diseño de áreas peatonales —zonas para actividades pasivas, distracciones, para acontecimientos artísticos y culturales tales como conferencias callejeras, teatro en la vía pública, conciertos, etc. Las áreas peatonales en su totalidad —como espacios abiertos de uso múltiple— son un lugar de juego. Los niños buscan aventuras en la vida callejera cotidiana. En las áreas peatonales los niños pueden observar y ser observados. Para los preadolescentes, adolescentes y adultos jóvenes, la calle y los patios y centros de manzana vecinos son lugares de juego y actividades sociales. Un paisaje urbano peatonalizado es especialmente conveniente para este tipo de esparcimiento.

Las áreas peatonales cumplen ciertas funciones de acuerdo con su ubicación en la ciudad. Son calles de juego, comerciales, paseos, calles de diversión, calles "de comida", calles residenciales, etc. A diferencia de las veredas peatonales, las calles peatonales residenciales especialmente planificadas hasta el momento sólo existen en barrios nuevos o como resultado de renovación urbana. Difícilmente haya calles peatonales en áreas residenciales de viviendas unifamiliares, a pesar de que las calles de estas áreas deberían diseñarse pensando en el peatón.

Una encuesta realizada en el área del Ruhr demostró que el 62% de los entrevistados opinaba que debía haber más viviendas en las áreas peatonales y, viceversa, debería haber más zonas peatonales en las áreas residenciales. Muchas personas consideran que bien vale la pena disfrutar ese enlace entre el espacio de vivienda, los espacios libres y la vida urbana. Las zonas peatonales, los patios de juego, los patios de manzana y los espacios verdes cerca de la puerta de entrada constituyen ese paisaje urbano en el cual el 60% de los residentes urbanos pasa su tiempo libre. Las calles peatonales forman los "jardines del frente" de las casas y departamentos adyacentes. Por tal motivo, las medidas en favor del peatón no deberían restringirse a los centros de ciudades y suburbios. Al proyectar áreas peatonales el énfasis debe trasladarse del distrito no residencial al residencial. Un primer paso puede ser la extensión de las áreas peatonales centrales hacia las áreas residenciales adyacentes. No debe relegarse al habitante de la ciudad al interior de su hogar; la calle debe ser reconquistada como "espacio de vida".