Los *topes* en la ciudad ¿solución o molestia innecesaria? (I)

FOTOS: Cortesía

Explicaciones Constructivas

Por Noé Peralta Delgado

La Paz, Baja California Sur (BCS). Cuando vamos en nuestro vehículo por las calles de la ciudad, y más cuando llevamos prisa para llegar a nuestro destino, yo creo que no hay quien se acuerde de los molestos **topes viales** (que su nombre en el

ámbito de la ingeniería civil, se les denomina ***reductores de velocidad***) que abundan en las avenidas, que aparte si no les ponemos cuidado al cruzarlos, llegan a dañar nuestro vehículo; pero ¿qué tan necesarios son?, ¿por qué los gobiernos los usan tanto? Y ¿realmente solucionan el problema, a costo de las molestias que ocasionan?

> *Para entender y analizar el problema de las **vialidades** en las zonas urbanas, existe una ciencia denominada **ingeniería de tránsito** o **ingeniería de tráfico**, que es una rama de la ingeniería civil la cual trata del planteamiento de calles, carreteras, proyectos, con características geométricas y circulación del **tránsito vehicular** y peatonal, que se debe desarrollar de una forma segura, cómoda y rápida. Al ser esta disciplina muy moderna, y sobre todo estar desarrollada paralelamente y de la mano de la evolución del transporte urbano, tiende a estar encontrando soluciones de acuerdo a las características y condiciones del **transporte** en el momento.*

> ***También te podría interesar: La Poza Grande, el pueblo fantasma de Comondú***

Cuando una población crece de manera ordenada (que pocas veces ocurre), es posible ir planeando y proyectando **soluciones viales** seguras y cómodas para que el conductor y los peatones puedan transitar segura y libremente por las arterias viales; en caso contrario, cuando las localidades crecen exponencialmente y sin una regulación vial, es cuando empiezan los molestos embotellamientos, o tener que recorrer cortas distancias en un largo tiempo por falta de vialidades eficientes para que los habitantes lleguen a su destino de manera apropiada. Las soluciones a veces cuestan mucho dinero, pero los gobiernos están obligados a construirlas porque los retrasos en la movilidad generan pérdidas que a lo largo del tiempo hacen a las ciudades poco competitivas y porque las ciudades deben garantizar a los inversionistas buenas vías de comunicación, para mover su producción y a sus trabajadores.

> *Una de las soluciones más ambiciosas son los llamados **distribuidores viales**, que implican una movilidad eficiente sobre todo en los accesos a las ciudades o en cruce de caminos de alto tráfico vehicular; a nivel internacional son bastante comunes en **China** y **Estados Unidos**, y forman figuras geométricas muy apasionantes.*

Un caso vial muy común, sobre todo en los países en desarrollo, es el exceso de velocidad con que transitan los vehículos, de forma muy imprudente y por tener una mentalidad y una cultura muy pobre en lo relativo en asuntos de educación vial. Un servidor se puso a investigar ampliamente por internet, y no se encontró una reglamentación sobre dónde se deben de colocar los **topes viales** (al menos en **México**), sino que vienen las medidas reglamentarias y su señalización, o pintado de aviso, al conductor.

> *Lo más común es encontrar **topes viales** en las zonas de escuela y accesos a fraccionamientos privados; pero hay una tendencia, sobre todo en las localidades medianas, de instalar **topes** donde el cliente pida, y los podemos ver a todo lo largo y ancho de la ciudad, muchas veces sin ningún estudio previo; asimismo, hasta el momento de hacer los recorridos, ninguno cumple con la norma mexicana **PROY-NOM-034-SCT2-2010**, referente al señalamiento vertical y*

*horizontal en vialidades urbanas, salvo al interior de los grandes centros comerciales, quienes ponen la muestra al gobierno de cómo se deben de construir los **topes viales.***

Definitivamente para los gobiernos, el tema de los **topes viales** o **reductores de velocidad** es una solución muy cómoda y, a la vista de los existentes, también muy barata, pero llegan a formar verdaderas deformaciones en los pavimentos que logran afectar el chasis de los automóviles pequeños, ocasionado demasiadas molestias al conductor. Ha habido casos de ciudadanos en ciudades europeas que se manifiestan contra la construcción de ***topes*** sin necesidad, con el argumento (muy válido) que en lugar de salvar vidas estos **reductores de velocidad** provocan accidentes y daños al vehículo.

*En **Baja California Sur,** no existe un estudio sobre la construcción de los **topes** y se llega al descaro que, cuando sucede un accidente, lo primero que la autoridad vial acciona*

*es construir **topes** en el lugar accidentado, sin hacer ningún análisis.*

Según la norma mexicana, los ***topes*** deben de cumplir ciertas medidas y estar muy bien señalizados con pintura y señalamiento vertical, cosa que no sucede y ocasionan verdadera (y con razón) molestia al conductor.

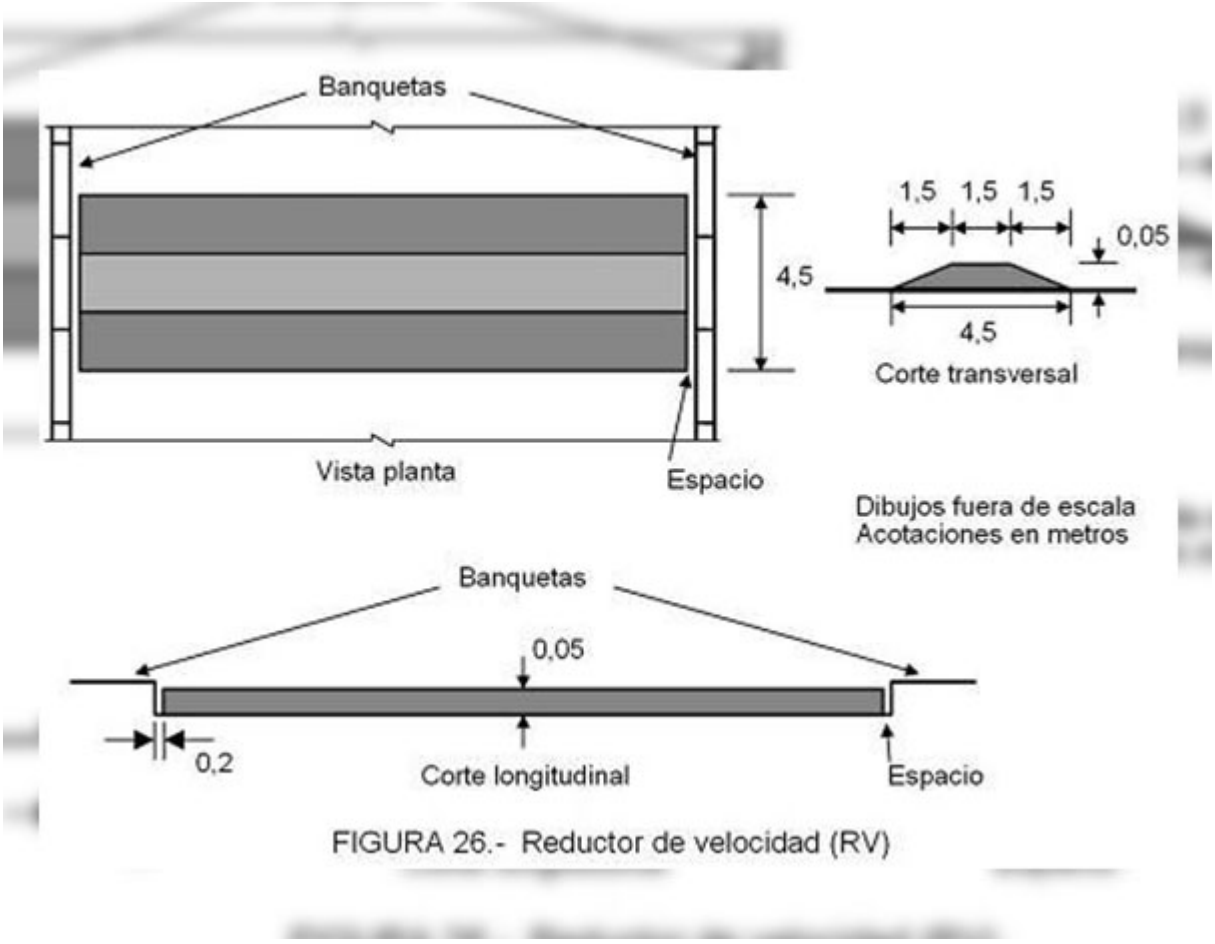

FIGURA 26.- Reductor de velocidad (RV)

En países desarrollados existe otro tipo de **reductores de velocidad**, más armónicos, más seguros para los vehículos y sin perder la funcionalidad de reducir la velocidad del vehículo, eso sí, colocados en zonas donde se requiera y no donde *se le ocurra* a la autoridad; ya que la educación vial no corresponde exclusivamente al conductor del automóvil sino también al peatón, y a veces se nos olvida que al peatón también tenemos que enseñarlo a que respete los señalamientos, que cruce por las esquinas de calles o lugares de cruce; cuando esta educación vial sea una realidad, tendremos también que los

accidentes se pueden prevenir si el peatón pone de su parte.

continuará…

escríbenos

noeperalta1972@gmail.com

—

AVISO: CULCO BCS no se hace responsable de las opiniones de los colaboradores, esto es responsabilidad de cada autor; confiamos en sus argumentos y el tratamiento de la información, sin embargo, no necesariamente coinciden con los puntos de vista de esta revista digital.