



Horarios de accidentes

Las horas más peligrosas

Por *Joaquín Díaz*
CESVI

Un análisis de CESVI indica que hay horarios más peligrosos que otros. Un estudio basado en accidentología de rutas y autopistas muestra que de noche se triplican los accidentes. Cuáles son las franjas horarias y los días más peligrosos.

Manejar un vehículo es una tarea que se puede realizar en cualquier momento, pero el riesgo que implica es muy diferente según el horario. Así lo revela un estudio realizado por CESVI en rutas y autopistas de nuestro país, y las estadísticas de accidentología de las autopistas metropolitanas. Se puede asegurar que en el horario que va desde las 12 de la noche hasta las 6 de la mañana se triplica el riesgo de sufrir un accidente de tránsito respecto al resto del día. Si bien en la franja horaria nocturna se registran menos accidentes que durante el

día, el resultado del análisis está basado en la proporción que existe entre cantidad de siniestros y cantidad de autos circulantes.

Estamos por iniciar una época del año en la que muchos conductores optan por iniciar el viaje de sus vacaciones de noche, para evitar las altas temperaturas diurnas y la mayor concentración de vehículos, pero desconocen el incremento de los riesgos de esta opción. Las estadísticas de la base de datos de los más de 4500 accidentes relevados por CESVI Argentina señalan que, en las rutas y autopistas de nuestro país, la franja horaria más peligrosa para viajar en auto es la que va entre las 12 de la noche y las 6 de la mañana. En este lapso se produce el 11,31% de los accidentes de todo el día con apenas un 3,95% del parque de autos circulante; en cambio, entre las 6 y las 18, ocurre un 64% de los accidentes del día con un promedio de 34% de los autos circulantes de una jornada completa. Si se tiene en cuenta la proporción entre autos y accidentes, es evidente que el riesgo de noche es tres veces mayor que en el resto del día.



Figura 1. Comparativa cantidad de vehículos vs. accidentes por franja horaria. En este gráfico se muestran, en porcentajes, las cantidades de siniestros y autos circulantes que hay en rutas y autopistas divididos por franjas horarias.

Causas y factores

Existen varios factores que determinan que manejar de noche sea mucho más peligroso. Uno es la velocidad. Las vías de circulación se presentan sin congestionamientos y con una proporción de actividad mucho menor; por esta razón, algunos conductores se ven tentados a pisar el acelerador para llegar a destino más rápido. Otro aspecto a tener en cuenta es la disminución de la visibilidad. Ver y reconocer con el tiempo suficiente a algún objeto en la ruta es vital para evitar un accidente y de noche la visibilidad en ruta disminuye a no más del alcance de las luces del vehículo, que es de aproximadamente 35 metros y sólo hacia adelante. Esto quiere decir que el conductor pierde su visión periférica, lo que ocasiona que cualquier objeto al costado de la calzada, o incluso sobre el camino, no sea captado con la suficiente anticipación.

Entre las fallas más comunes de una infraestructura vial obsoleta, los estudios realizados en nuestro Centro

de Experimentación indican que el ranking lo encabeza la falta de iluminación artificial con un 41%; siguen las banquetas descalzadas (19%), la acumulación de agua en

Visibilidad reducida

Diferentes estudios demuestran que un peatón vestido con ropa oscura, sin ninguna banda reflectaria, recién es detectado a los 22 metros y reconocido a los 7 metros en la oscuridad de la noche sobre una ruta sin iluminación artificial. Si se considera que la velocidad máxima en ruta para automóviles es de 110 km/h, entonces se recorre 30,5 m/s, lo que indica que el conductor dispone de menos de un segundo para realizar la maniobra de esquivar o frenada. Casi imposible evitar el impacto. El tiempo de reacción, por otro lado, también es menor porque disminuye el campo de visión, dado que no se tiene una visión periférica.

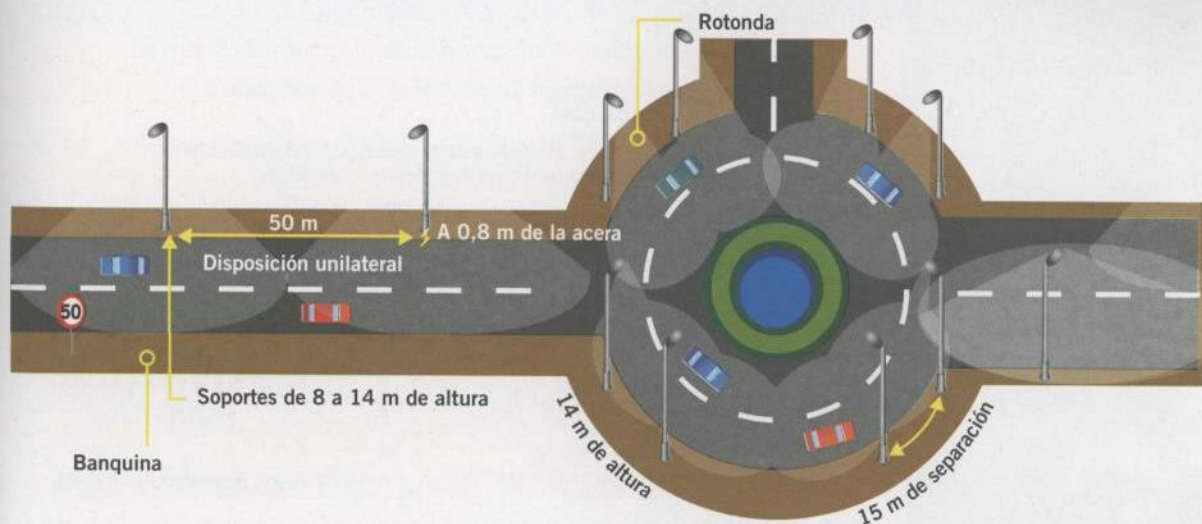


Figura 2. Cómo iluminar bien las vías.

El séptimo día

Un dato por demás importante es que los días domingo se choca más que el resto de la semana. En el último día del fin de semana, los accidentes parecen ser moneda corriente, con un 18,45% respecto al resto de los días (ver figura 3). Esto se debe a que hay horas muy críticas durante la jornada. El primero de los horarios trágicos se encuentra en la madrugada y las primeras horas de la mañana, en donde muchos choques son protagonizados por conductores alcoholizados. Otra hora crítica es cuando la tarde comienza a caer; en esta franja horaria hay una gran acumulación de vehículos en las principales arterias y las ganas de llegar rápido provocan maniobras arriesgadas.

días de lluvia (17%) y la falta de señalización horizontal (15%). Estudios realizados en otros países del mundo, como España por ejemplo, indican que una vía sin iluminar es seis veces más peligrosa que otra iluminada. Los accidentes en caminos iluminados se reducen hasta en un 40%; pero, además, una vía bien alumbrada no sólo reduce la cantidad, sino también la magnitud de los siniestros.

Cuando se maneja de noche, se incrementa el error en el cálculo de distancia también. Esto es peligroso es-

pecialmente en las maniobras de sobrepaso. El cansancio y el sueño son otros factores que "meten la cola" para aumentar la situación de riesgo. La fatiga y el sueño son los estados más habituales que se producen en la conducción nocturna, producto de que el cuerpo es sometido a romper con el ciclo normal de vigilia o sueño. Si a esto se le suma la monotonía de la noche, la mala ventilación, el esfuerzo que se realiza por ver más allá y las pocas alternativas con que se cuenta para detenerse en las rutas (los lugares medianamente seguros son las estaciones de servicio), el conductor llega al límite con gran rapidez.



Figura 3. Accidentes por día de la semana.



*Uso racional del gas no es usarlo menos
es usarlo bien*

Las rejillas obligatorias aseguran la ventilación necesaria.

Calefaccione sólo los ambientes que utiliza.

El aislamiento de puertas y ventanas ayudan a evitar el desperdicio de energía.

No use los radiadores, calefactores o estufas para secar la ropa.

No encienda la calefacción durante el tiempo dedicado a la ventilación de ambientes.

No tape los radiadores, calefactores o estufas con muebles, cortinas, etc. Reduce el aprovechamiento calorífico.

Calefaccionar en exceso no es saludable.

Cuidemos lo bueno. Cuidemos el gas.



gasNatural
Argentina

www.gasnaturalban.com

El peligro de la siesta

Del análisis realizado surgen otros datos interesantes. Durante el día (de 6 a 19 hs) la cantidad de accidentes en las rutas alcanza el 70,6%, con un 76,6% de vehículos en circulación, mientras que de 19 a 6 hs hay un 29,4% de accidentes con 23,4% de vehículos en las rutas.

Por otro lado, en una de las franjas horarias de mayor circulación (de 12 a 18), entre las 15 y las 18 hs hay un 12% más de choques (en relación con los autos que circulan) que entre las 12 y las 15. Las causas pueden estar relacionadas con el almuerzo porque la fatiga y el sueño se hacen presentes. El sueño puede ser consecuencia de una comida pesada o abundante. La ingesta de alcohol, por otra parte, también es una de las causas que lleva al conductor a producir accidentes.

Es decir, los umbrales de fatiga y sueño suelen estar más próximos durante la noche porque los sentidos se exigen al máximo, especialmente la vista. Los síntomas más frecuentes son pesadez de ojos, parpadeo constante, zumbidos en los oídos, sensación de brazos y pies dormidos y la necesidad de moverse en el auto.

Cuando promedia el año, de noche y en las primeras horas de la mañana, también el factor niebla es determinante para el incremento de los accidentes. Desde el otoño hasta el invierno suelen formarse bancos muy intensos, que reducen notablemente la visibilidad. En muchos casos, la imprudencia de los conductores bajo esta circunstancia de manejo lleva a ocasionar siniestros de gran magnitud, como los choques en cadena.

Autopistas urbanas

Si bien las cifras de accidentes por horarios en rutas y

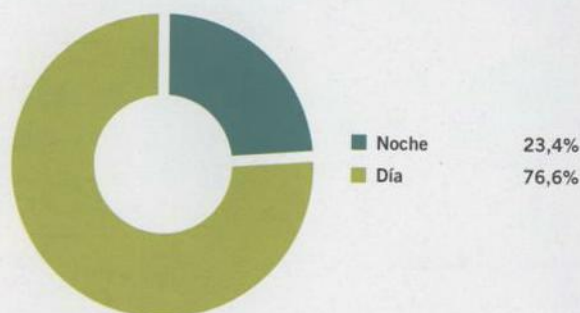


Figura 4. Autos que circulan.

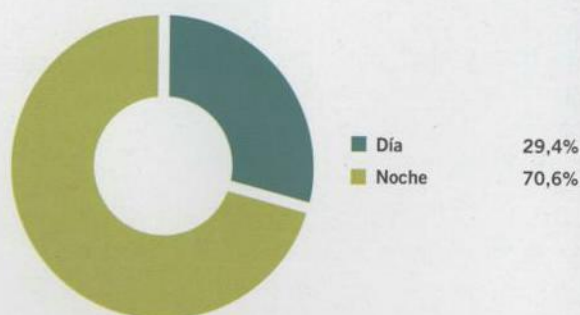


Figura 5. Cantidad de accidentes.

autopistas son parecidas, se pueden apreciar ciertas diferencias con respecto al flujo de tránsito. El incremento de los accidentes por la noche es considerable en todas las vías, pero especialmente en las autopistas hay mayor cantidad de choques que en las rutas convencionales. Esto se debe a que las vías multicarril tienen una mayor conexión continua con las zonas más urbanizadas. Es

Port of Houston - Puerto Deseado

- Drilling Systems, Masts/Sub-Structures & Well Servicing Rigs.
- Drill Pipe, Drill Collars, Kelly, HWDP & Mud Motors - All Tubular Products in stock, NDT/API Inspected w/ Mill Certs.
- Electrical Power Systems, AC/DC Motors, SCR Houses & Industrial Engines (CAT - MTU DD - CUMMINS).
- Allison (5/6000s Oilfields Series), Blocks/Hooks, Swivels, Mud Tanks & Triplex Pumps (800/1300/1600hp) in stock.
- Annular/Double RAM BOP (Hydril - Shaffer - Cameron). Accumulators & Choke Manifold Systems (API Certified).
- Warehousing, Freight-forward and Export/Import Svs. (Facilities include a 14-acre Rig-up/Repair Yard in HOU).
- Complete Intermodal Logistics (INLAND-RAIL-OCEANFREIGHT) EXW / CIF / FOB - PORT/PORT SVS.
- Pre-Delivery Technical Inspections, QA/QC Procurement & Mechanical/Structural/Electrical Engineering Services.

Contact Sebastian Monsalve (281) 678-1260

OK LEASING LATIN AMERICA

Asset Management | Logistics & Inspection Services (Since 1990)

Tampa FL 33782 - Houston TX 77066 Ph (713) 494-1700 Fax (713) 953-1284 - (813) 901-5470

smonsalve@compuserve.com

smonsalve@msn.com

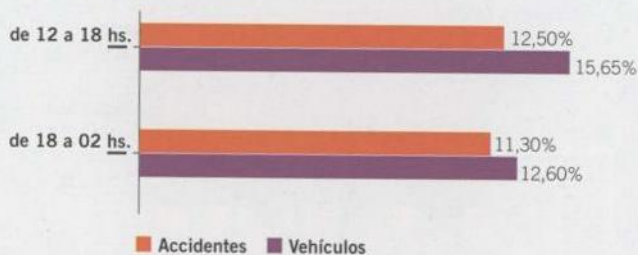


Figura 6. Comparativa vehículos vs. accidentes

común que durante la noche los lugareños, cansados luego de largas jornadas laborales, por ejemplo, regresen a sus hogares y aumenta así el flujo de tránsito. En cambio, en las rutas comunes, que conectan un pueblo con otro, es menos probable ver a personas volviendo a sus hogares en la madrugada. Esto lleva a que la cantidad de accidentes en autopistas de noche sean más comunes que en rutas convencionales.

Además, en las horas pico (de 7 a 10 y de 17 a 20 hs) se producen los grandes congestionamientos, se saturan las vías de circulación y esto genera más accidentes pero de menor gravedad, ya que las velocidades, debido al flujo

DURANTE LAS HORAS PICO EN LAS RUTAS, EL INCREMENTO DE VEHÍCULOS PROVOCA MANIOBRAS DE ADELANTAMIENTO ARRIESGADAS.

de tránsito, no son altas. En cambio, durante las horas pico en las rutas, el incremento de vehículos provoca que algunos conductores realicen maniobras de adelantamiento arriesgadas, superando gran cantidad de vehículos a la vez o con poca distancia con respecto a los autos que circulan en sentido contrario. Esto, inevitablemente, incrementa la magnitud de las consecuencias cuando se producen los accidentes. ■

Más información: crashtest-revista@cesvi.com.ar

Decisiones estratégicas en exploración y producción de petróleo y gas

Buenos Aires, 4 y 5 de diciembre



El negocio de Exploración y Producción de hidrocarburos está actualmente atravesando, en Argentina, momentos de profundos cambios estructurales que resultan sumamente desafiantes para las empresas del sector. Muchas empresas se ven hoy ante la decisión de redirigir sus esfuerzos estratégicos hacia proyectos de mayor incertidumbre y mayor exposición del capital, requiriendo un cambio en la forma en que se toman las decisiones estratégicas de E&P.

Instructores:
Gastón Francese
Ernesto Weissmann



Informes e inscripción
[cursos@iapg.org.ar](mailto: cursos@iapg.org.ar)
www.iapg.org.ar/decisionesestrategicas