Tecnología para el Transporte
SALS, S.A. de C.V.

Comentario al Reportaje:
Intervienen zona de percances vehiculares de fecha 12-11-02

Daniel,

Me refiero a tu articulo publicado el día 2 de Noviembre, por el cual quiero en principio felicitarte por tu investigación y por mantener el tema a la vista de la ciudadanía, permitiendo así su discusión.

Sobre los temas que abordas me gustaría hacer los siguientes comentarios:

- Mencionas que se ha instalado señalización en la carretera, pero no abundas en su eficacia o ineficacia. Se omite cuestionar cuál es la autoridad o empresa responsable de instalar la señalización y quien es la responsable de verificar que exista y sea la correcta. Las obras en este tramo carretero son conflictivas en cuanto a responsabilidades, pues el DF y la SCT están involucrados en la construcción de los distribuidores viales, la carretera es concesionada, la calle que se incorpora es responsabilidad del DF, por lo que ante tal desorden, se echan la bolita y no atienden el problema. El las siguientes fotografías abundo en el tema de señalización. Es importante señalar que en la recta antes de que se observe la puerta Santa Fe hay una omisión total de señalamientos que considero debiera mencionarse en un futuro reportaje lanzándole la bola a uno de los involucrados, para que tome alguna acción.
- Los accidentes han sido también antes la Puerta Santa Fe, por lo que los reductores de velocidad a partir de este punto no son la solución. Las rayas con espaciamiento logarítmico que inician en la curva antes de la puerta Santa Fe junto con señalamiento que indica TOPE a 300 metros no siguen lo establecido en la NOM-034-SCT2-2003, ya que de acuerdo con lo indicado en esa NOM para reducir la velocidad de 80 kph a 50 kph se requiere de un tramo de casi 335 metros de rayas, por lo que la velocidad al llegar al tope no sería la correcta.
- Al revisar la normatividad oficial que existe en México no he encontrado una NOM que establezca las acciones que deben tomar las entidades, constructores y operadores de caminos para instalar señalizaciones cuando se presenten restricciones al tránsito por construcciones, de ahí que cada quien haga lo que mejor le parezca, siendo en muchas ocasiones insuficiente y se produzcan accidentes por falla en la infraestructura de señalización.

Quedo de Ti para cualquier información adicional sobre este u otro tema relacionado con los pilares de la Seguridad Vial: Normatividad y Regulaciones, Infraestructura, Vehículos Seguros, y Conductas y Capacitación a los Conductores.

Salvador Saavedra C.

Atizapán, Edo de México. Tel (55) 1089-7557, Fax. 5808-0833, e-mail **salvador@ttsals.com**

La información contenida en esta presentación es propiedad exclusiva de Tecnología para el Transporte SALS. Prohibida su reproducción total o parcial.

Implementa SSP Programa de Cruceros Dinámicos

Advierten por riesgos de colapso en vialidad

› Amenazan a la circulación la falta de respeto y de cultura vial

Arturo Sierra y Juan Corona

La Ciudad de México podría ser afectada por un colapso vial, generado por la falta de respeto y cultura de los conductores, advirtió ayer Othón Sánchez Cruz, encargado del Programa de Cruceros Dinámicos de la Policía capitalina.

El asesor de la Secretaría de Seguridad Pública local (SSP) señaló que si los conductores continúan infringiendo el Reglamento de Tránsito Metropolitano el colapso podría derivar en que otros automovilistas y peatones no lleguen a tiempo a sus destinos.

"Definitivamente (puede darse un colapso vial), y si no queremos que eso suceda debemos ponernos a trabajar ciudadanos y autoridades", dijo Sánchez Cruz durante la presentación del programa Cruceros Dinámicos, en el cruce de Paseo de la Reforma y Florencia, en la Colonia Juárez.

"Podrías salir y en lugar de hacer 2 horas de Ciudad Universitaria al Centro, hagas 5 o de plano no llegues, la Ciudad de México tiene una saturación de gente y automóviles que nunca nos esperamos tener, por eso debemos ponernos de acuerdo autoridades y población para poder vivir en armonía".

El ex encargado de Programas Preventivos, desde donde se coordina el Conduce sin Alcohol, afirmó que en el DF circulan más de 4.7 millones de vehículos en horas pico, pero el gran problema es el poco respeto de los conductores.

"Si manejamos civilizadamente puede haber más de esos 4 o 5 millones de autos, si la gente respeta el Reglamento de Tránsito y nosotros como autoridades lo aplicamos, se puede circular, pero (un colapso se genera) cuando todos estamos preocupados por llegar a nuestro destino y no nos interesa lo que le pase al vecino", opinó.

Con el programa Cruceros Dinámicos, la SSP pretende agilizar la vialidad y mejorar la cultura de respeto de los automovilistas.

Sánchez Cruz explicó que por el momento la estrategia vial se desarrollará en 10 cruceros, en los que en promedio habrá cuatro policías de Tránsito para obligar a los conductores a respetar el Reglamento y salvaguardar la integridad de los transeúntes.

"Damos reinicio de un programa ordenado por el Secretario de Seguridad Pública, Manuel Mondragón, hace 2 años, que en su momento llevaba el nombre de Crucero de Cortesía; hoy activamos este programa con tres fines: agilizar la vialidad en la Ciudad que todos estamos padeciendo.

"El segundo propósito es salvaguardar la vida e integridad de los peatones, y el tercer propósito es salvaguardar la vida de los conductores", dijo Sánchez Cruz.

Un total de 50 elementos asignados al operativo, todos recién egresados del Instituto Técnico de Formación Policial, serán los encargados de infraccionar con Hand Held (computadora de mano) a los conductores que invadan las líneas peatonales o no usen cinturón, entre otras faltas.

Los agentes solicitarán a los automovilistas que no cometan la infracción, y en caso de no acatar la petición, se tomarán por lo menos tres fotos; la multa se genera automáticamente, y la sanción llegará por correo postal, igual que la de los radares de velocidad.

Los operativos se aplicará de forma itinerante en diversos cruceros de Paseo de la Reforma, Insurgentes Centro y Avenida Chapultepec.

El funcionario señaló que se pretende llegar a cubrir en una primera etapa 200 cruceros conflictivos.

Problemas y soluciones

Tras los accidentes registrados en las últimas semanas en la salida a Toluca, las autoridades han implementado diversas medidas preventivas.

Foto: Salvador Chávez Gráfico: Staff

Intervienen zona de percances vehiculares

Daniel Pérez

Por los accidentes en el tramo del kilómetro 17 al 14 de la Autopista México-Toluca y su continuación en Prolongación Paseo de la Reforma, desde hace al menos una semana se colocaron reductores de velocidad y otras señalizaciones, aunque expertos en seguridad vial consideran que son insuficientes y hasta confusas.

Los automovilistas afectados por los accidentes en el último año coincidieron en que las condiciones son de congestionamiento vial en Puerta Santa Fe, cerca del kilómetro 15, por la incorporación de dos carriles de las avenidas Valentín Gómez Farías y Javier Barrios Sierra hacia los tres carriles de la autopista.

También contribuye al tránsito la construcción, iniciada en octubre del 2011, de dos puentes vehiculares, uno que conectará a Constituyentes con Santa Fe y otro en sentido opuesto, y un deprimido de la libre a Toluca hacia Paseo de las Lilas, en el kilómetro 13 y el Puente Conafrut.

Durante un recorrido, REFORMA constató que las señalizaciones informativas comienzan cerca del kilómetro 18, a un costado de centro comercial Santa Fe, y que advierten sobre las obras para que los conductores reduzcan su velocidad.

Sin embargo, especialistas en seguridad vial plantearon que medidas como la señalización de zona de obras, las líneas transversales en tres curvas y los reductores de velocidad, tres de ellos en forma de tope, no propician que se reduzca la velocidad de conducción.

"La señalización logarítmica, que son esas rayas, son para crear un efecto de que se conduce rápido y el conductor se ajusta a ir a una velocidad menor, pero las que he visto que funcionan están en Francia y es un pequeño topecito, de unos 2 centímetros de altura, y va generando una sensación muy desagradable de vibración y así el automovilista baja la velocidad.

"Aquí es sólo pintura y por eso no genera nada, pero los topes sí creo que puedan ayudar un poco más, porque son un elemento sorpresa que no estaba presente en la carretera, le daría el beneficio de la duda y espero que ayuden", opinó Francisco de Anda Orellana, presidente de Movilidad y Desarrollo México.

La forma del tope, dijo, no alerta previamente a los automovilistas y puede ser también causa de accidentes, pues al pasarlo rápido puede provocar que pierdan el control, y si pasan demasiado lento, otros pueden impactarlos por detrás.

Salvador Saavedra, de la consultoría Tecnología para el Transporte SALS, consideró inadecuada la ubicación de estos reductores de velocidad, pues es la mayoría de los accidentes ocurrió al menos 150 metros antes.

Todos somos responsables

Faltas "pequeñas" pueden crear graves problemas vehiculares.

CULTURA VIAL. Cada conductor se preocupa sólo por llegar a su destino, y al querer pasar primero a toda costa, afecta a los demás.

RESPETO A LAS NORMAS. El tomar "atajos", aunque impliquen violar el Reglamento de Tránsito, produce accidentes y caos en la circulación.

OLVIDO DEL PEATÓN. Los conductores no toman en cuenta a las personas que se desplazan a pie, lo que también afecta la movilidad en la Ciudad.

Agustín Márquez

› El Programa de Cruceros Dinámicos arrancó ayer en Reforma y Florencia, y se extenderá a otras intersecciones.

Crónica: Rescatan a menor

Ofrece ayuda y secuestra a un niño

Mario y su hijo de 8 años de edad tienen que dormir en hoteles de paso o en una Combi estacionada en la calle, y por eso confiaron en un individuo que les ofreció en renta un departamento en la Colonia Buenos Aires, pero mientras estaba drogado, el hombre retuvo al niño y exigió 10 mil 500 pesos por su liberación.

Con trabajos de albañilería, plomería y instalaciones eléctricas, Mario sobrevive día a día con su hijo, tras tras separarse de su esposa y otros cuatro pequeños.

Hace una semana, un hombre identificado como Andrés García Hernández lo abordó afuera del Hotel Balmis para ofrecerle habitar en uno de los departamentos que rentaba su madre, en el Eje 3 Sur Avenida Morelos, a cambio de 2 mil pesos mensuales, lo que Mario aceptó el lunes.

Pero la noche del miércoles comenzó la pesadilla, pues en un arranque de ira por la droga, García Hernández amagó a Mario con un cuchillo de cocina y le exigió entregar 10 mil 500 pesos a cambio de no hacerle daño a su hijo.

"Me decía: '¡Te voy a matar! ¡Te voy a destrozar tu cara!' y se paraba junto a mi, ahí mi hijo me abrazaba, decía: '¡Aunque traigas a tu chavo, es más, de últimas también lo mato! ¡Le vas a entrar con una lana!', relató la víctima.

Ante el temor de que le hiciera daño a su hijo, Mario consiguió 200 pesos para que García Hernández cenara, pero las amenazas de muerte no cesaron.

Por la mañana, Mario intentó escapar con su hijo, pero García Hernández lo sorprendió y retuvo al menor en una habitación, amarrado con cobijas.

"¡Si te vas y no me entregas la lana, ya no lo vas a ver!", le advirtió.

Mario pensó en enfrentarse a García Hernández con alguna de sus herramientas, pero ante el temor de ser detenido y dejar solo a su hijo prefirió buscar un policía, y en un módulo cercano encontró ayuda.

Agentes de la Unidad de Protección Ciudadana (UPC) Asturias ingresaron al departamento, detuvieron a García Hernández, de 22 años de edad, y encontraron al niño amarrado.

Tras remitirlo al MP, la madre del detenido acudió para exigir que lo liberaran y hasta amenazó a los policías.

"Él y su mamá me decían que sabían que tenía mis ahorros, que ya me habían investigado, pero no tengo ni un peso, voy al día", relató Mario.

De nueva cuenta Mario y su hijo buscarán un refugio, mientras que el caso será investigado por la Fiscalía Antisecuestros.

Daniel Pérez

› Andrés García Hernández está acusado de retener a un niño y exigir por él 10 mil 500 pesos.

Salvador Chávez

› El pequeño estaba amarrado con cobijas en un cuarto de la Colonia Buenos Aires.

ASÍ LO DIJO

"Anoche le ganó el sueño y la verdad pensé en matarlo, pero pensé: ¿qué haría después mi hijo si me agarran? Si quería hacer algo más, yo sí lo hubiera matado".

Mario, padre de la víctima.

Prometen eliminar privilegios de reo

Luis Cruz

La Subsecretaría del Sistema Penitenciario reconoció que hay reos en el Dormitorio Dos del Reclusorio Norte que gozan de privilegios, como vivir solos en una celda mientras que en otras habitan hasta 40 internos; sin embargo, se comprometió a eliminar estas desigualdades.

En el oficio MDH/RPVN/822/12, entregado a la Comisión de Derechos Humanos del DF (CDHDF) como respuesta a la investigación del organismo por supuestos privilegios otorgados a reos con alto poder adquisitivo, la dependencia carcelaria aseguró que realizará un diagnóstico de la población del Dormitorio 2, a fin de llevar a cabo la distribución racional de las celdas.

Una vez que se concluya el diagnóstico, se reasignarán los espacios a efecto de evitar todo tipo de privilegios, destacó la institución en el reporte.

En 1995 las autoridades carcelarias se comprometieron a acabar con esta problemática de corrupción, pero siguen sin cumplir la Recomendación 16/1995, relacionada con casos de privilegios y carencias en penales.

Tecnología para el Transporte
SALS, S.A. de C.V.

Atizapán, Edo de México. Tel (55) 1089-7557, Fax. 5808-0833, e-mail **salvador@ttsals.com**

La información contenida en esta presentación es propiedad exclusiva de Tecnología para el Transporte SALS. Prohibida su reproducción total o parcial.

Atizapán, Edo de México. Tel (55) 1089-7557, Fax. 5808-0833, e-mail **salvador@ttsals.com**

La información contenida en esta presentación es propiedad exclusiva de Tecnología para el Transporte SALS. Prohibida su reproducción total o parcial.

A partir de la caseta de cobro de Desierto de Los Leones encontramos señalamientos con mantas que advierten instrucciones a los vehículos pesados. Las advertencias ocultan las velocidades máximas permitidas.

A lo largo de la bajada desde la caseta hasta el final de la autopista observamos señales de velocidad máxima de 80kph

En algunos letreros se observa la instrucción de “bajar la velocidad”, sin embargo la velocidad máxima establecida en dichos señalamientos es idéntica a la de los demás señalamientos, por lo que por ley un conductor que respeta los señalamientos NO reducirá la velocidad.

Otro letrero de lona ocultando un señalamiento

80
km / h

En esta recta se encuentra la mayoría de los señalamientos indicando que hay una obra al final de la autopista, casi 5 km adelante.
Nuevamente en la lona se exhorta (o manda) a reducir la velocidad. Ambas señales indican que la velocidad máxima en este tramo es de 80kph.

Esta señal de velocidad está después de l señalamiento de lona de la foto anterior , por lo que el conductor queda confundido al marcársele una velocidad máxima igual al de los señalamientos precedentes y no menor como lo indica el señalamiento escrito en una lona roja.

Este señalamiento indica que hay obras a un kilómetro, lo cual es FALSO. Este letrero está en el km18 y la puerta Santa Fe en el km 15, por lo que transcurrido el kilómetro el conductor al no observar obra alguna se desentenderá del señalamiento y dejará de “extremar precauciones”

Al final de la recta nuevamente un señalamiento de velocidad máxima de 80 kph, por lo que el conductor asume que no hay conflicto vial por las construcciones.

Sin señalamiento alguno en esta recta

Unos reductores de aproximadamente 100 metros que probablemente ayuden a reducir la velocidad un poco y un letrero informativo de tránsito intenso.

La larga recta antes de la Puerta Santa Fe. Del lado izquierdo entre los arbustos se encuentra un señalamiento de velocidad máxima. No se observan señalamientos que indiquen reducir la velocidad, que exista una obra en construcción, ni que hay tráfico intenso. De igual manera no hay acciones que obliguen al conductor a reducir la velocidad.

El letrero oculto de velocidad máxima

La salida a una vialidad local antes de la curva a la puerta Santa Fe.
No hay señalamientos que indiquen posible problema de tránsito o tránsito intenso por obra en construcción. Las rayas logarítmicas no tiene la longitud adecuada para reducir la velocidad.
Es mi opinión que las rayas logarítmicas, con especificación para reducir la velocidad de 80 kph a 50 kph, debieran iniciar 500 metros antes de la salida que se observa y debieran existir a ambos lados letreros de velocidad máxima de 50 kph, así como posible reducción de carriles con líneas amarillas y conos en los extremos.

Hay un señalamiento de tope a 500 m, pero no hay señal de velocidad máxima acorde a la distancia a que se encuentra dicho reductor de velocidad.

A 300 metros del tope inician las rayas logarítmicas, mismas que no cumplen con lo establecido en la NOM-034 mencionada. Cuestiono entonces, ¿quién verifica el cumplimiento de una NOM que ha emitido la SCT y que se aplica en una carretera concesionada?, de acuerdo con la NOM con 300 metros de rayas la velocidad de salida por su existencia debiera ser de un poco mas de 50 kph, sin embargo hay un tope, por lo que la velocidad de salida debiera ser casi CERO.

Este es el primer punto de la carretera donde los conductores se pueden percatar del problema de tránsito intenso. Al transitar en horas pico la “cola” es tal que es probable que transitando a 80 kph no se tenga la suficiente distancia para evitar una colisión.

Se observan en el pavimento muchas frenadas de pánico, lo que indica que las señales de reducción de velocidad anteriores no son eficientes.

PRECAUCION OBRA
PRECAUCION

PRECAUCION OBRA
56464012
PRECAUCION

56464012

La señal informativa de terminación de camino de cuota está pasando la Puerta Santa Fe, por lo que las señales debieran instalarse en un camino concesionado, de ahí que se requiera la intervención de la SCT para obligar al concesionario a instalarlas o a permitir la instalación. Queda en entredicho si el seguro de la autopista debiera cubrir

Para la mayoría de los horarios, el letrero luminoso de TRAMO EN OBRA es inútil pues para ese momento ya todo mundo sabe que está metido en una construcción.