



## JUSTICIA

### Alertan peligro en autopista

Experto indica las deficiencias en la México-Pachuca, a la altura de Xalos

Evidencian expertos riesgos en la México-Pachuca, a la altura de Xalostoc

# Es autopista un peligro

► Detectan casas pegadas a la vialidad, barreras discontinuas y mala señalización

Daniel Pérez

La Autopista México-Pachuca, entre el kilómetro 12.5 y el 21, es un riesgo para los conductores y para quienes viven en ambos lados de la vía.

Deficiencias en la infraestructura de la autopista podrían provocar accidentes o empeorarlos, consideró Francisco de Anda Orellana, experto en seguridad vial, tras hacer un recorrido con REFORMA por San Pedro Xalostoc, donde el 7 de mayo se acci-

dentó una pipa de gas, con saldo de 25 muertos.

Uno de los riesgos más graves que detectó fue la cercanía de las viviendas con la superficie de rodamiento, a consecuencia de la ampliación de la autopista, pues los vehículos que salgan del camino les caerán encima.

“El tener las casas tan cerca habla de una mínima preocupación de las autoridades por proteger a los ciudadanos alrededor de las vías.

“Me parece increíble que las casas estén tan cerca, como a unos 2 metros de la autopista”, consideró el experto.

Inclusive, los espacios vacíos entre el muro de contención, por la mala colocación de las barreras, causarían mayores consecuencias a un vehículo impac-

taído, pues podría quedar incrustado en vez de redireccionarlo hacia la circulación.

Además detectó que la separación entre los triblocks de concreto, que sirven como muro de contención, podrían volverse un obstáculo.

Otro problema que ubicó De Anda Orellana es que los señalamientos son de un máximo de 60 kilómetros por hora, pero los usuarios transitan, en promedio, a unos 100 kilómetros por hora.

Además, entre el kilómetro 12.5, donde comienza la desviación de la Vía Morelos, hasta el 21, donde está la caseta de cobro, en ambos sentidos se detectaron irregularidades en la infraestructura que ponen en riesgo a automovilistas.



“Queda claro que la infraestructura no ayuda a proteger, lo que es evidente es que la infraestructura no fue segura para proteger a la gente que vive tan cerca de la **carretera**, la barrera de contención fue abatida y no pudo contener lo que fuera que lo golpeará.

“La infraestructura no solamente puede agravar cuando haya un accidente sino que sucede un accidente”, consideró De Anda Orellana durante una revisión al sitio del accidente de la pipa en San Pedro Xalostoc, en el kilómetro 14.

Salvador Saavedra, experto de la consultoría Tecnología para el Transporte SALS, coincidió que un factor de riesgo son los triblocks de concreto.

“Se ve que en el carril derecho todavía están colocados unos divisores de concreto, seguramente, en algún momento puede circular por ese carril (la pipa que se accidentó el 7 de mayo).

“De repente, se enfrenta con esa muralla y tiene que evadirla, esa es mi teoría; al momento de

tratar de evadirlo colea el segundo remolque”, opinó Saavedra.

Agregó que un factor que pudo favorecer el accidente podría ser que el chofer se confió porque conocía el camino, pero al evadir un obstáculo se le complicó la maniobra por las dimensiones de la pipa.

De Anda Orellana comentó que la discontinuidad entre las barreras de protección, unas metálicas y otras de concreto, y que ninguna contendría un vehículo de carga en caso de accidente.

“Las barreras separadas en vez de generar una protección contra los conductores es al revés, crea obstáculos en el camino; en el caso de un despiste, puede provocar una consecuencia mucho mayor”, consideró.

Una irregularidad más que detectó De Anda Orellana fue que el marcaje del acotamiento es discontinuo y menor al tamaño que marca la norma, por lo que pareciera ser un carril más.

Aunque existen señalamientos que acotan en ciertos tramos de 4 a 3 carriles, los automovilistas son avisados hasta unos 500 metros antes de llegar al sitio.

Entre las propuestas de De Anda Orellana están la construcción de un segundo muro de contención de una altura de 4 a 5 metros, a una distancia de entre 1 y 1.5 metros entre ambos, para que contenga la carga de un vehículo pesado y minimizar el daño a las viviendas.

El concepto de “Vías que perdonan”, conocidas en Estados Unidos y Europa, permiten en caso de accidente dejar un espacio libre de cualquier obstáculo para que el vehículo pueda reincorporarse a la circulación, pero en la **Autopista** México-Pachuca no se aplica, concluyó el experto.

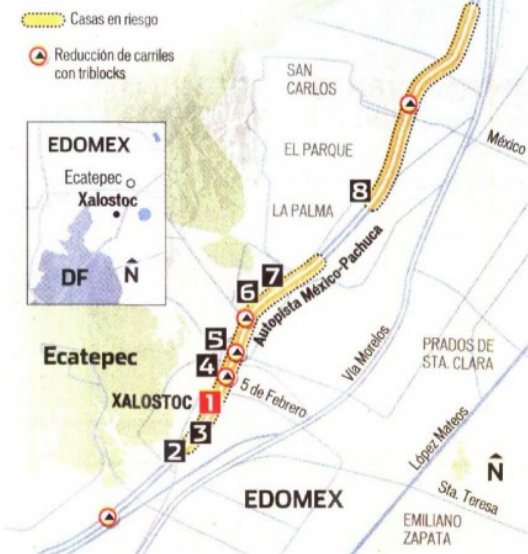
### ASÍ LO DIJO

“Lo que es evidente es que la infraestructura no fue segura para proteger a la gente que vive tan cerca de la **carretera**, la barrera de contención fue abatida y no pudo contener lo que fuera que lo golpeará”.

**Francisco de Anda Orellana,** experto en seguridad vial.

## Fallas en infraestructura

Especialistas en seguridad vial detectaron riesgos en la autopista México-Pachuca.



**1** La cercanía de las viviendas por la ampliación de la autopista en ambos sentidos, en el 2008, representa un riesgo en caso de un percance, pues hay sitios donde están a dos metros de distancia.



Fecha <b>16.05.2013</b>	Sección <b>Valle de México</b>	Página <b>1-7</b>
----------------------------	-----------------------------------	----------------------



Daniel Pérez

**2** Discontinuidad entre las barreras de protección, unas metálicas y otras de concreto, y ninguna lograría contener un vehículo de carga en caso de accidente.



Salvador Chávez

**3** La separación entre los triblocks de concreto, que sirven para separar los carriles transitables de los que están en obra, puede convertirse en un obstáculo para el automovilista.



Salvador Chávez

**4** Los señalamientos indican 60 kilómetros por hora como máxima velocidad, pero los conductores transitan, en promedio, a 100 kilómetros, por una falsa sensación de seguridad.



Daniel Pérez

**5** Los espacios entre los bloques de contención causarían que un vehículo al impactarse quede incrustado o los traspase, en vez de ser redireccionado a la circulación.



Salvador Chávez

**6** Aunque hay señalamientos que advierten la reducción de 4 a 3 carriles, los conductores son alertados apenas unos 500 metros antes de llegar al sitio.

Fecha <b>16.05.2013</b>	Sección <b>Valle de México</b>	Página <b>1-7</b>
----------------------------	-----------------------------------	----------------------



Salvador Chávez

**7** El marcaje que hicieron para la separación de los carriles es confuso, pues las nuevas líneas las pintaron por encima del balizamiento anterior.



Salvador Chávez

**8** El acotamiento también presenta problemas, pues por el tamaño que tiene genera la sensación de ser un carril más de circulación.