

Recomiendan sistemas modernos de contención para carreteras

5 JUL 2010 Ciencia y Tecnología



El Ing. Ángel Martínez ofreció tres charlas en el Lanamme durante su visita al país (foto Laura Rodríguez).

Ingenieros viales y estudiantes de ingeniería asistieron a tres charlas sobre los tratamientos preventivos que se emplean en países desarrollados para disminuir las consecuencias de los accidentes de tránsito cuando involuntariamente un vehículo se sale de la vía.

Las charlas las ofreció el ingeniero Ángel Martínez, de la División de equipamiento vial de [Hiasa](#), en España, quien fue invitado por el Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales ([Lanamme](#)).

El Ing. Martínez considera que el mejor sistema de contención es el que no se necesita. Agregó que si las carreteras están bien diseñadas, se eliminan los obstáculos, cuentan con

espaldón y señalización adecuada, se pueden evitar muchas salidas de la vía.



El Ing Martínez dijo que las barreras conocidas como “colas de pez” no son recomendadas actualmente porque se vuelven muy agresivas en caso de ser impactadas en uno de sus extremos (foto Laura Rodríguez).

Argumento el especialista español que las probabilidades de que un vehículo “se salga de la calzada, depende de la zona: es decir si es una curva, una recta, una intersección, del límite de velocidad, del peraltado, del radio de curvatura, del tipo de asfalto” de las carreteras. Al respecto añadió que las barreras de contención u otros elementos de la infraestructura de las vías no pueden aspirar a cubrir todos los casos sino solo los mayormente razonables.

También manifestó que las barreras de seguridad que se colocan en lugares peligrosos como curvas, guindos, o cerca de los puentes tienen el objetivo de disminuir las consecuencias de los accidentes, pero no los pueden evitar.

Recomendó que las cunetas hidráulicas sean tapadas, con el propósito de ampliar el espaldón y evitar que los carros vuelquen.

Además considera importante mejorar la iluminación y que no haya postes o árboles colocados a distancias menores de tres metros de la orilla de la vía. Insistió en que las barreras que se colocan para evitar un vuelco, deben ser lo suficientemente altas para que un vehículo al chocar no las puedan franquear, o en el caso de las motocicletas no se introduzcan entre la barrera y causen un accidente más lamentable.

Considera importante que las barreras resistan el embate de vehículos livianos y pesados, pero sobre todo de livianos que son la mayoría.

El especialista exhibió varios vídeos en donde mostró los ensayos que se realizan en España para conocer la resistencia de las barreras, el impacto de los choques contra árboles o postes según la velocidad a la que venga el vehículo. Esto con el fin de tomar decisiones a la hora de establecer los límite de velocidad en los diferentes sectores de una carretera.



Este tipo de barreras son más adecuadas para la contención de vehículos en autopistas (foto tomada de :<http://www.hiasa.com/es>).

[Elizabeth Rojas Arias](#)
Periodista Oficina de Divulgación e Información
elizabeth.rojas@ucr.ac.cr

Etiquetas: [ingeniería civil](#), [carreteras](#), [lanamme](#), [angel martinez](#), [capacitacion](#).