

Propuesta para la Pacificación del Tráfico en la Ciudad Blanca - Universidad Nacional de Colombia , Bogotá D.C.

Saúl Ojeda Gómez*

INTRODUCCIÓN

La Ciudad Blanca, o Ciudad Universitaria, como se la conoce desde tiempo atrás registra hechos de accidentalidad de tránsito que inquietan a su comunidad de estudiantes, docentes y empleados, dada las consecuencias que tales hechos acarrearán a quienes en ella conviven a diario.

Este artículo considera en primer lugar la situación aludida atrás, a la luz de la información suministrada al respecto por la división de Vigilancia y Seguridad de la Universidad. A continuación se intenta una aproximación a la causalidad presente en dicha situación y, por último se presenta una propuesta de trabajo interfacultades, orientada a la pacificación del tráfico dentro de la Ciudad Blanca.



Cuando no hay caminos...



Se hace camino al andar

I. SITUACIÓN ACTUAL

El clima social que vive el país permea y afecta el ambiente que a diario se vive dentro de la Ciudad Universitaria, en ocasiones con manifestaciones de descontento y de violencia que han estigmatizado a la comunidad que en ella desarrolla su actividad académica y/o laboral.

Debido a los vasos comunicantes que operan en ambas direcciones entre el medio socioeconómico y la academia, el tráfico registra dentro del recinto universitario - al igual que en el resto de la ciudad - niveles de accidentalidad y de conflicto que no se compadecen en manera alguna con el ambiente que al respecto debería darse en aquel recinto.

Para el período febrero de 1997 a mayo de 1999, la información estadística suministrada por la división de Vigilancia y Seguridad de la Universidad Nacional de Colombia registra información correspondiente a 20 accidentes de tránsito de índole variada, ocurridos dentro de la Ciudad Universitaria (Véase Cuadro 1).

Cuadro 1. Accidentalidad de tránsito dentro de la Ciudad Universitaria.
Febrero de 1997 - Mayo de 1999.

Total accidentes reportados	Vehículos automotores involucrados	Peatones arrollados	Total de heridos	Colisión contra muro
20	38	3	5	1

Estos accidentes abarcan desde una colisión múltiple originada por un vehículo conducido por un estudiante que se encontraba aprendiendo a manejar, hasta el atropello de dos estudiantes frente a la capilla de la Universidad por un automóvil que se desplazaba a velocidad excesiva, por encima del límite de velocidad anunciada para la circulación por el anillo vial de la Universidad.

Se considera del caso plantear que de las averiguaciones realizadas por el autor de este artículo se concluye que no todos los incidentes de tránsito presentados en la Ciudad Universitaria se reportan a la división de Vigilancia y Seguridad de la Universidad. Este subregistro guarda semejanza con el que

* Ingeniero Civil, Profesor Asociado Universidad Nacional de Colombia.

¹ Fuente: Informe C0-321-99. División de Vigilancia y Seguridad de la Universidad Nacional de Colombia - Bogotá, D.C.

ocurre al respecto en el Distrito Capital sin que resulte prudente estimar un porcentaje para el presentado dentro de la Universidad.

Aparte de los accidentes cuyos detalles aparecen en los registros de los 20 accidentes referidos, resulta cada vez más visible la violación de criterios elementales de educación, de cortesía, y de convivencia en lo que se refiere al tráfico dentro de la Ciudad Universitaria: Vehículos estacionados en andenes y en zonas verdes, en las calzadas destinadas a la circulación vehicular, o sencillamente donde a algunos se les antoja dejarlos. Vehículos en movimiento que avanzan raudos, a velocidades que violan los límites señalados y que colocan en riesgo la seguridad de quienes en forma imprudente se desplazan a pie, en bicicleta, en patines o en compañía de sus mascotas, todo lo cual se presenta gracias a la permisividad propiciada por la falta de reglamentación y control dentro de la Ciudad Blanca.



¿Quién pasa primero?



Mezcla de Tráfico

II. CAUSAS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

Las causas del clima social que se vive en Colombia sin lugar a dudas conservan su vigencia en el estado de violencia que registra el tráfico. A su vez, la interacción entre los diversos actores del conflicto del tráfico motorizado y no- motorizado que a diario se vive en el escenario rural y urbano del país, se extrapola a la registrada en el ámbito de la ciudad Universitaria.

Debido a esto, las causas del desorden en el tráfico del Distrito Capital, dentro del cual se encuentra inmersa la Ciudad Blanca, son las mismas que han venido causando un desorden semejante en esta: Falta de sensibilidad y de concientización acerca del hecho de que el buen desempeño del tráfico es

responsabilidad de todos, según el papel que cada uno desempeñe en un momento dado. Falta de educación y de capacitación a todo nivel para obtener los resultados deseados de los actores en juego: Peatón, pasajero, conductor, autoridad, y la comunidad como un todo. La ausencia de concertación público - privada, alrededor de acciones y proyectos encaminados a mejorar el nivel de calidad de vida de la comunidad. Y, la carencia de seguimiento y control sobre la marcha del tráfico, así como de medidas preventivas y correctivas tendientes a alcanzar -también en el tráfico - la paz anhelada por toda la sociedad.



¿20 KPH?



¿30? ¿60? ¿Qué más da? ¡Voy de afán!

En el caso concreto de la Ciudad Universitaria, inquieta encontrar hechos que a diario son motivo de desconcierto y de riesgo dentro del tráfico. Ellos son originados por un segmento de población que en buena proporción corresponde a sectores de un nivel educativo alto, cuyo comportamiento dista mucho de las expectativas correspondientes a su estrato.

En síntesis, el panorama que registra el tráfico dentro de la Ciudad Blanca amerita un tratamiento consistente con aquel que se proponga para el ámbito del Distrito Capital.

La sección siguiente esboza la propuesta que será sometida a consideración inicial de las Facultades de Artes, Ciencias Humanas, e Ingeniería con el propósito de pacificar el tráfico dentro de la Ciudad Universitaria.

III. LA PROPUESTA

A partir del postulado adoptado por el Instituto de Ingenieros de Transporte (ITE) con sede en Washington D.C. se propone

la siguiente adecuación para el medio colombiano: “La pacificación del tráfico implica la combinación de medidas (*humanware*, *software* y *hardware*) que reducen los efectos negativos del uso del vehículo automotor, modifican el comportamiento de todos los actores activos y pasivos involucrados, y mejoran las condiciones para todos los usuarios”. (El subrayado abarca la modificación propuesta).

Esta modificación involucra la consideración de tres componentes en el desarrollo de las acciones que deben acometerse para el logro de los objetivos referidos atrás:

- **Humanware:** Sensibilización, concientización, motivación, educación, concertación.
- **Software:** Programas, paquetes tecnológicos.
- **Hardware:** Infraestructura, mecanismos, y dispositivos.

El *humanware* abarca todos aquellos esfuerzos y esquemas encaminados a lograr por parte del elemento humano la adopción de actitudes y comportamientos de tolerancia, comprensión, y respeto por el “otro”, que propicien compartir de manera pacífica los escenarios, y aceptar el derecho a los movimientos de todos los actores: Peatón, conductor, autoridad, pasajero, ciclista, etc.



Can - Via



Quien a Buen Palo Se Arrima...

motorizado con los cuales se espera mejorar los niveles de calidad de vida urbana.

El **Software** se refiere a todos los paquetes y programas que son necesarios para el funcionamiento de manera eficaz del despliegue tecnológico, disponible en la actualidad con una profusión y calidad no vistas hasta ahora.

El **Hardware** es el conjunto de equipos, infraestructura, y dispositivos que se requieren para el cumplimiento de los fines deseados.

En el trabajo interdisciplinario planteado resulta necesario contar con el apoyo de la parte administrativa de la Universidad para poder dotar el recinto de la Ciudad Universitaria con los elementos que resulten aconsejables (señales, andenes, senderos, marcas en el pavimento, volantes, ...) para el propósito enunciado a lo largo de este artículo. Además, dados los vasos comunicantes que vinculan a la Ciudad Blanca y a su entorno, el tratamiento sugerido para mejorar la situación del tráfico interno debe guardar unidad conceptual y formal con el que se aplique por parte de la Secretaría de Tránsito y Transporte en el Distrito Capital.



Impunidad



El resultado final esperado de estos esfuerzos debe concretarse en la concertación publico-privada, alrededor de los programas y proyectos del transporte motorizado y no-

Este proyecto se propone con el carácter de piloto. Él parte de la premisa de que la Universidad Nacional de Colombia debe contribuir a la formación de los ciudadanos en la práctica de la democracia entendida esta práctica como la participación

de todos los ciudadanos en los destinos de la sociedad, por lo que resulta claro el papel que la universidad debe jugar en el campo de la pacificación del tráfico.

Se espera acometer dentro de un año las acciones relativas al proyecto expuesto acá, una vez que los trabajos semejantes referidos al peatón, al conductor, la autoridad, y la comunidad

hayan arrojado conclusiones y luces que puedan utilizarse en aquel. Se reitera la necesidad de trabajar con aportes interdisciplinarios y de la parte administrativa de la Universidad, en coordinación con el mundo que rodea y acoge a esta Ciudad Blanca, símbolo y abanderada de paz. Por lo anterior, se invoca y agradece de antemano **su participación** en este empeño, para beneficio de todos.