

“Por una política de Estado para la conectividad rural”

A yellow tractor is shown from a rear perspective, working on a dirt road. The tractor is moving away from the viewer, leaving a trail of dirt. The background shows a rural landscape with dry grass and trees under a clear sky. A green geometric graphic is overlaid on the right side of the image.

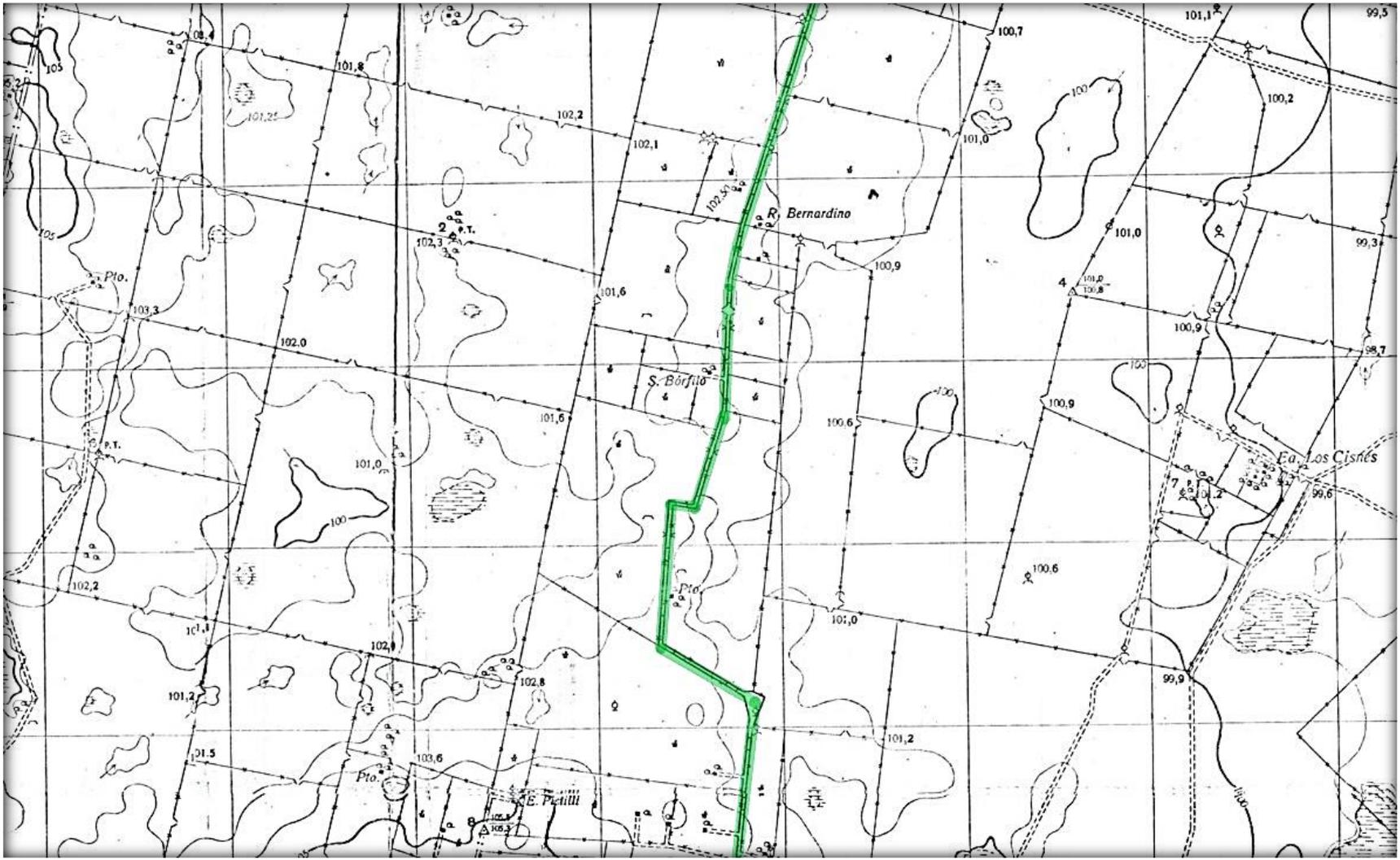
ALGUNOS COMENTARIOS SOBRE LA SEGURIDAD VIAL EN LOS CAMINOS RURALES

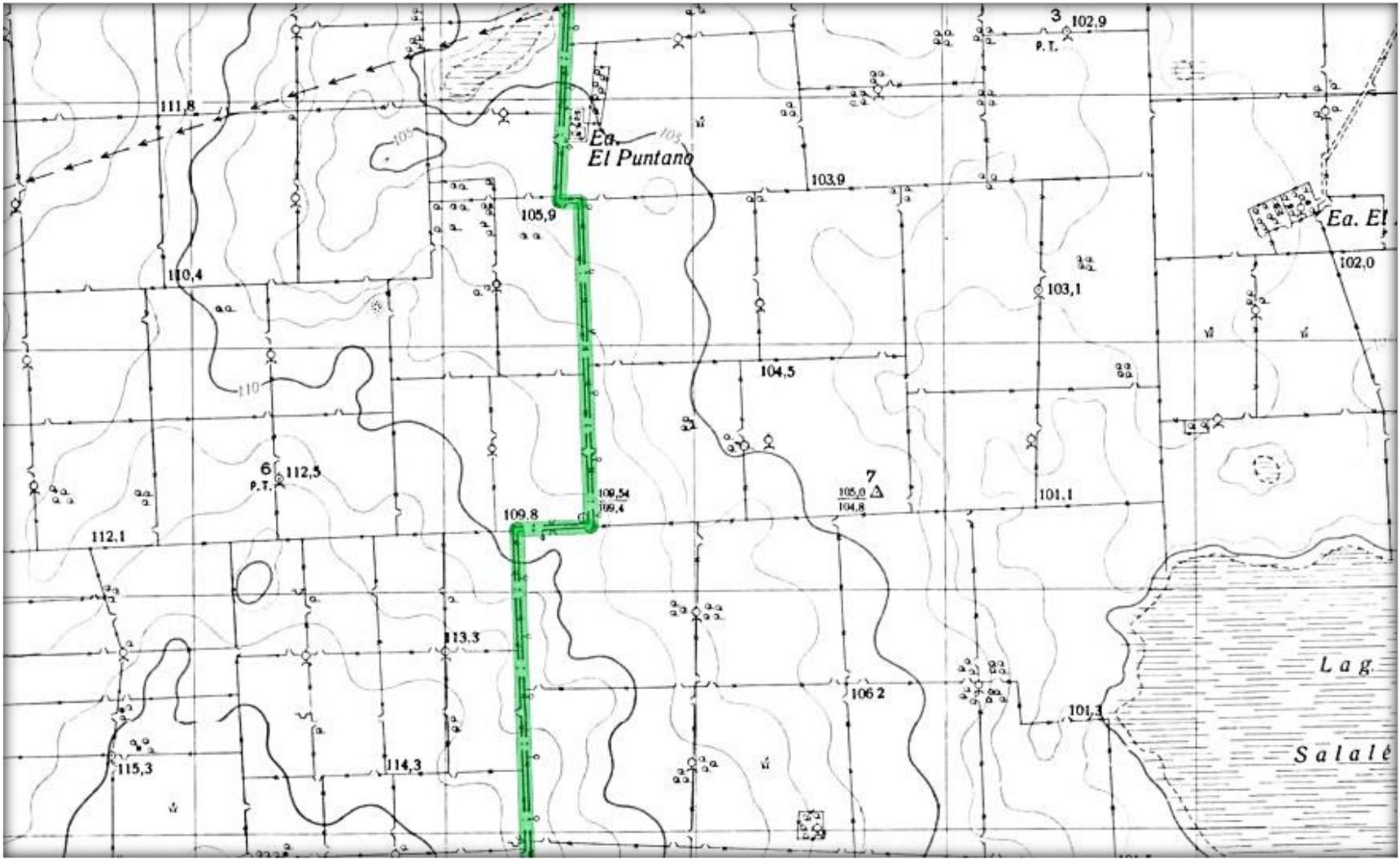
Ing. Julio Oscar Gago
noviembre 2019

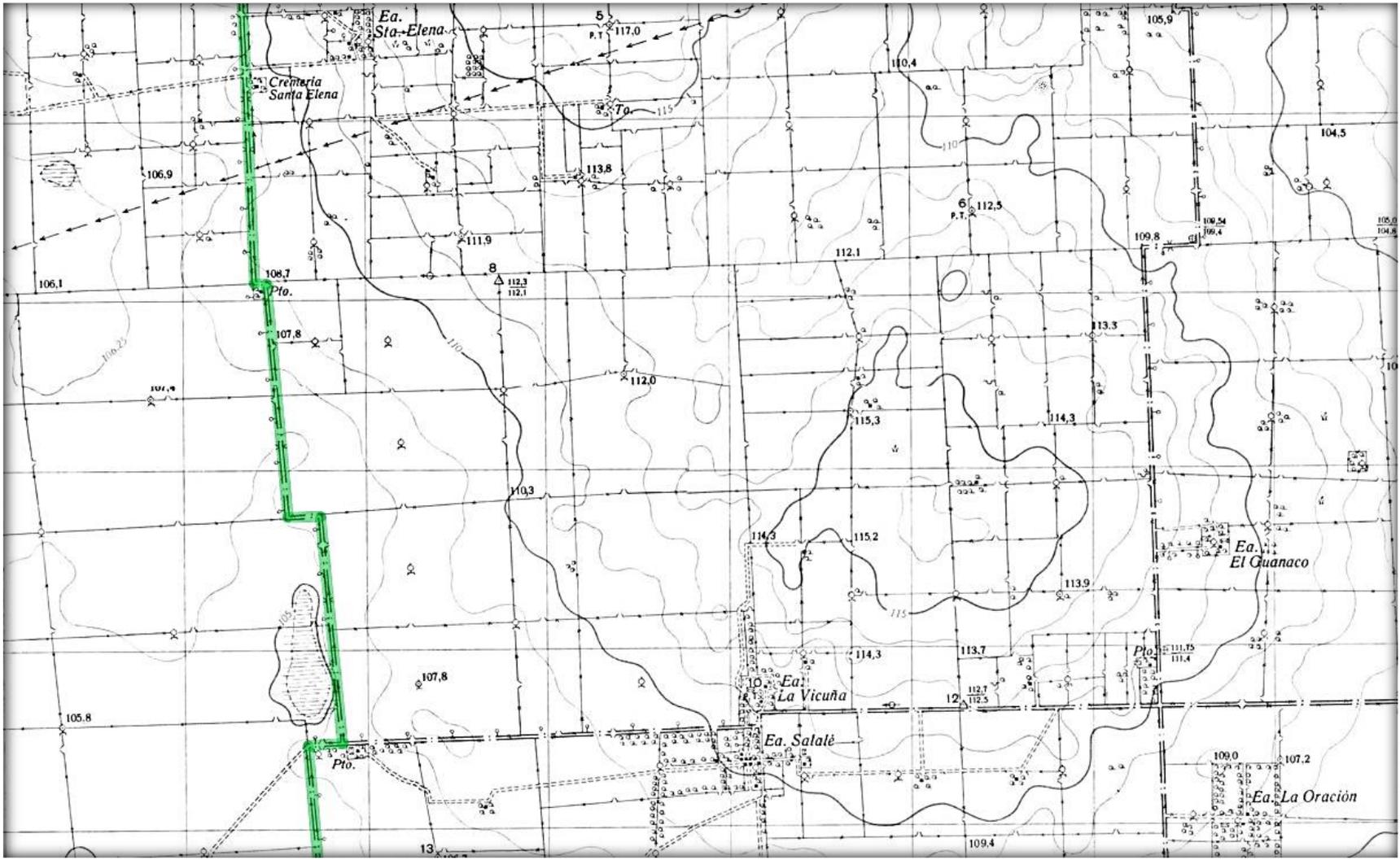
I_ El Trazado de las Redes Viales de Caminos Terciarios

Fueron surgiendo de acuerdo a las necesidades de los pobladores, buscando la posibilidad de comunicarse, uniendo establecimientos entre sí y con la población más cercana.

De allí es que su trazado se originó sin ningún tipo de planificación previa lo cual dió como resultado caminos que en general no cumplen con los parámetros de diseño geométrico que hoy se utilizan.







II_ Los Perfiles Transversales de los Caminos Rurales

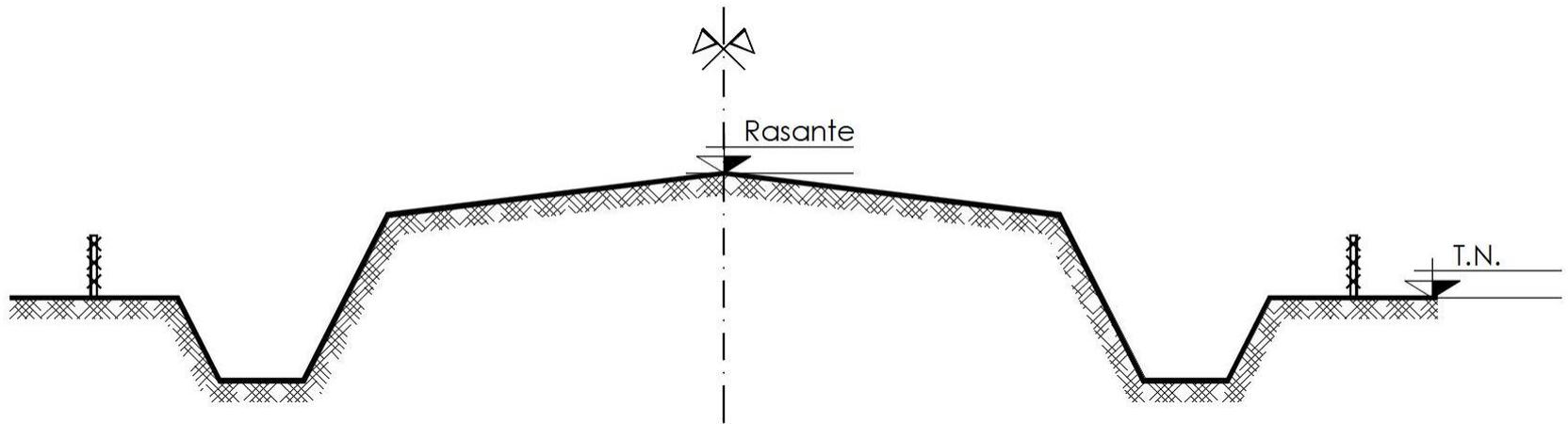
II.a_ Perfiles Deseables:

a.1_Perfil en Terraplén.

a.2_Perfil en Desmonte.

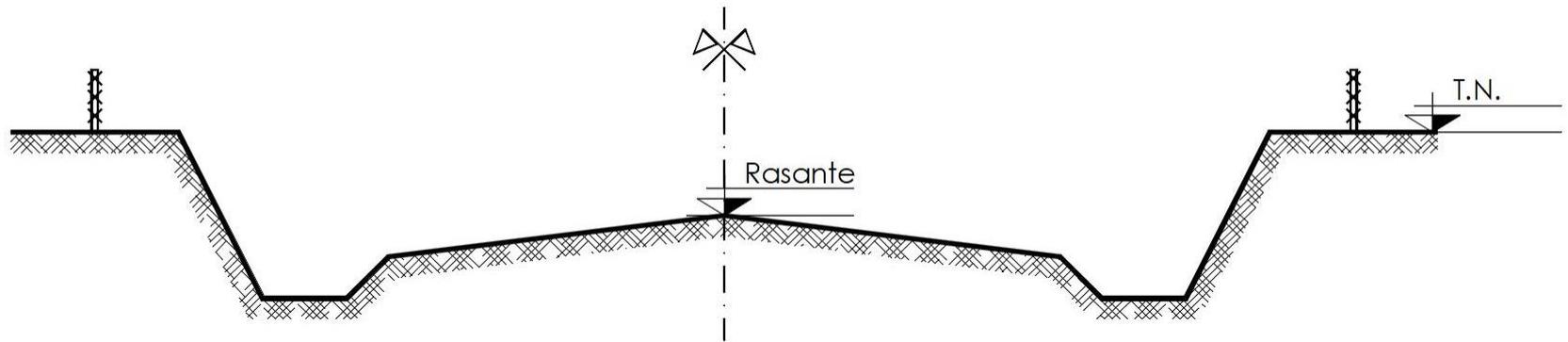
Así deberían ser los perfiles de un camino en buen estado

a.1_Perfil en Terraplén.



Debemos trabajar para lograr paulatinamente un perfil transversal como el de la figura, cuya rasante se encuentre por encima de los campos linderos.

a.2_Perfil en Desmonte.



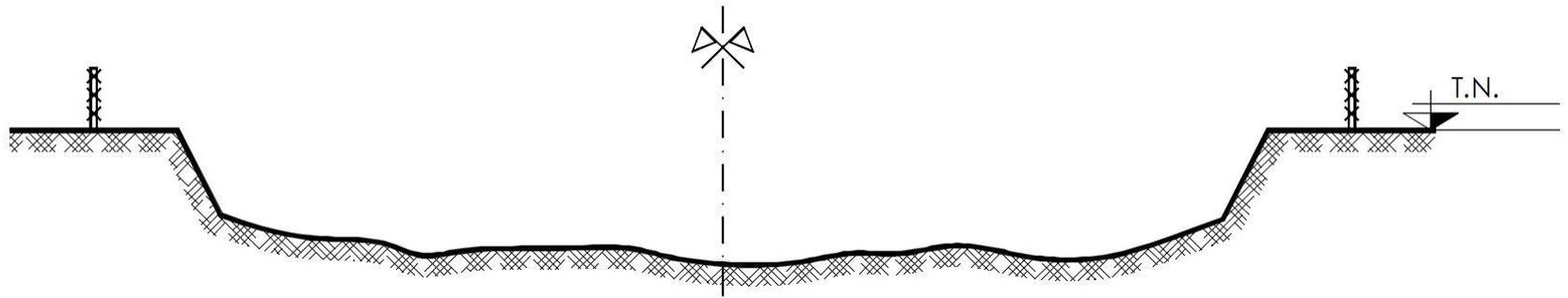
Es el perfil deseable para la situación de rasante por debajo del terreno natural, con la conformación de cunetas mínimas para el encauzamiento de los caudales provenientes de las precipitaciones pluviales.

II.b_ Perfiles Existentes:

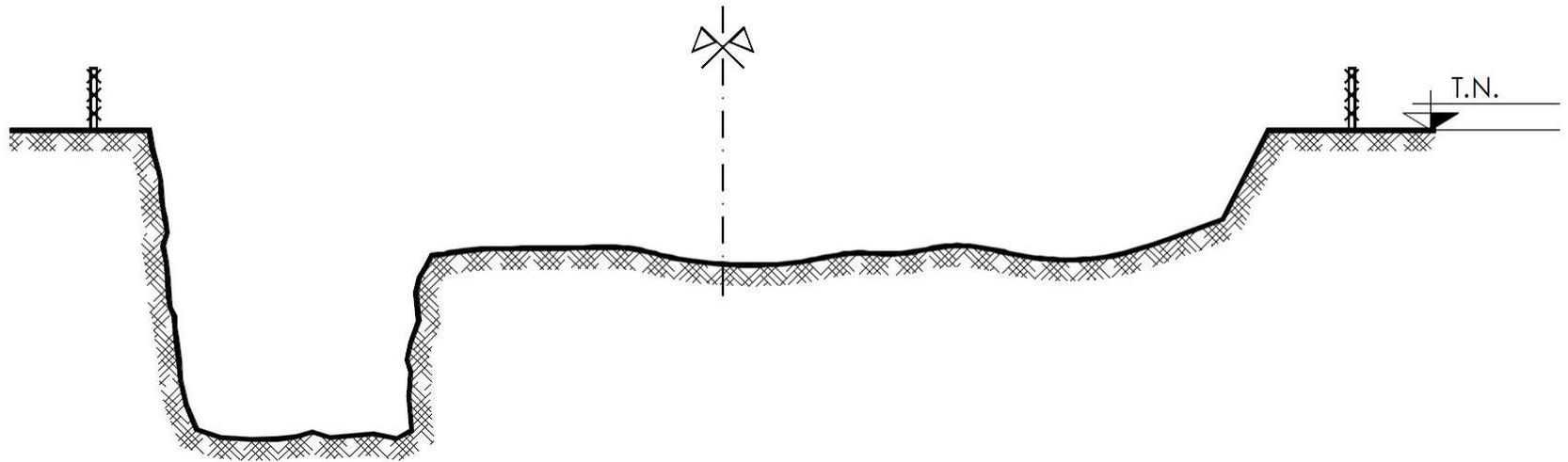
b.1_ La mayoría de los caminos tiene éste Perfil Transversal.

b.2_ Agravado en muchos casos con la existencia de verdaderos canales en los préstamos

b.1_ La mayoría de los caminos tiene éste Perfil Transversal



b.2_Agravado en muchos casos por la existencia de verdaderos canales en los préstamos





II.c_ Imágenes que ilustran el estado de los caminos:









III_ Principales Problemas de Seguridad Vial a Resolver

III.a_ Mejoras de trazados, imitando a las Redes Primarias y Secundarias.

III.b_ Eliminación de Canales en los préstamos

III.c_ Estabilización de suelos para evitar el polvo en suspensión.

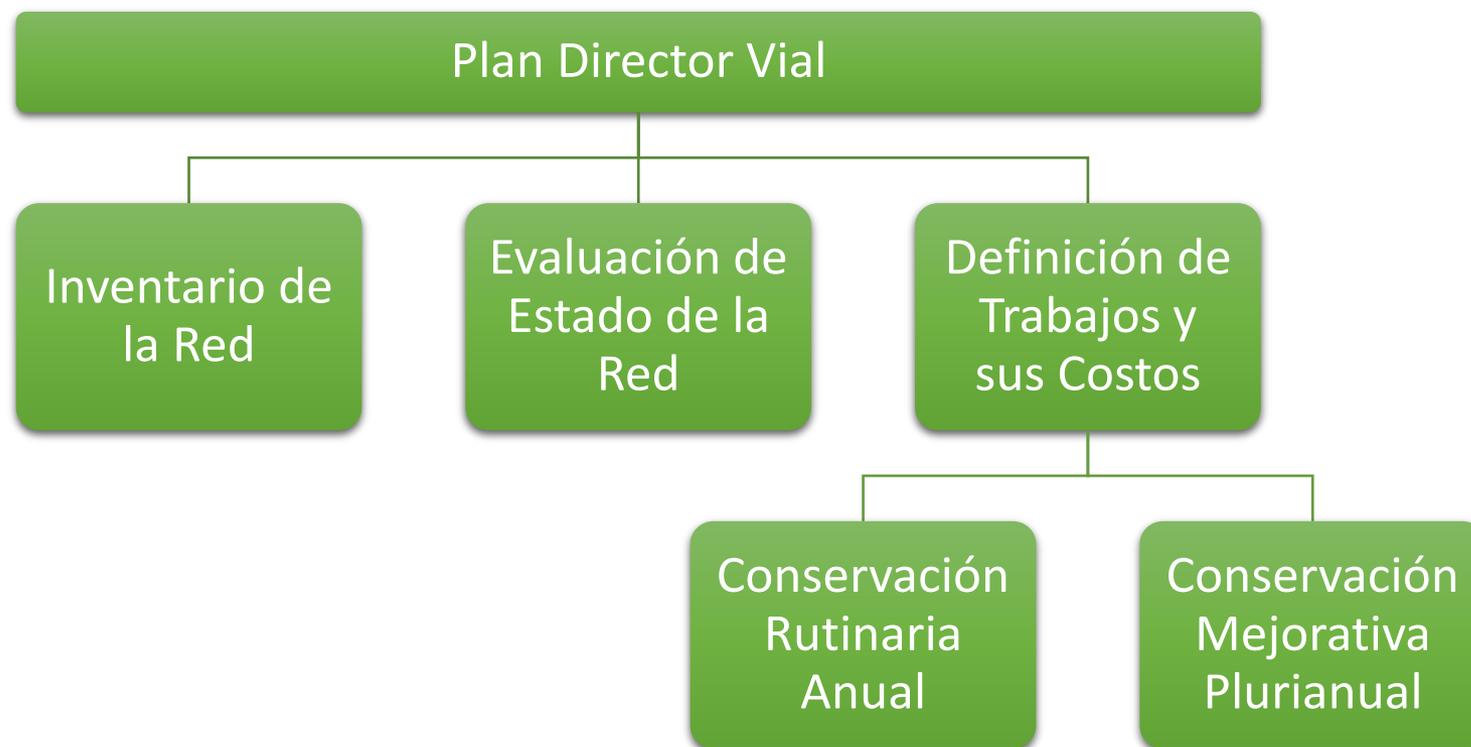
III.d_ Señalización Vertical



IV_ Forma de Resolverlos

Con la inclusión de Obras de Mejoras que hacen
a la Seguridad Vial en lo Planes Directores

Esquema General de un Plan Director



Programa de Conservación Mejorativa

a_ Construcción de Terraplenes.

b_ Construcción de Alcantarillas.

c_ Construcción de Entoscados.

d_ Ensanche de zona de caminos, rectificación de trazados, rectificación de curvas, señalización vertical, obras de seguridad vial.

Costo anual de conservación para un módulo de 10.000 km de Caminos Rurales Terciarios.

- 6.000 km de Conservación Rutinaria.
- 4.000 km de Conservación Mejorativa.
- A ejecutarse en 10 años (Programa propuesto por la A.A.C.)

COSTO ANUAL POR MODULO DE 10.000 KM				
RUBRO	LONGITUD (KM)	COSTO UNITARIO (U\$\$/KM)	MONTO ANUAL (U\$S)	OBSERVACIONES
CONSERVACION RUTINARIA	7.800	607	4.734.600	Se adicionan Km que se deben mantener mientras se ejecutan las obras de conservación Mejorativa
CONSERVACION MEJORATIVA	400	53.620	21.448.000	* Utilización de materiales disponibles en el lugar para las capas de rodamiento
COSTO ANUAL POR MODULO DE 10.000KM			26.182.600	

V_ Conclusiones

El haber incluido el tema de la Seguridad Vial en este Congreso de Caminos Rurales, significa un avance importantísimo ya que las obras que son necesarias para mejorar la Seguridad Vial, son de una magnitud casi infinita.

Solo pensar en eliminar las peligrosas curvas a 90° y los canales en los préstamos como existen hoy, indica la enorme y continua tarea a desarrollar en las Redes Terciarias de Caminos Rurales a lo largo del tiempo.

Deberíamos incluir estas obras como un ítem más en los Programas de Obras de Conservación Mejorativa de estas Redes