

ANÁLISIS DE SITUACIONES CONFLICTIVAS

Maniobras de cambio de dirección



En el presente artículo se analiza una situación que con frecuencia se produce durante la circulación por carretera y que genera una especial situación de riesgo, como ponen de manifiesto el elevado número de accidentes de este tipo que llegan hasta nuestro instituto para su reconstrucción y análisis de las causas que los originaron.

Si empezamos por analizar la forma correcta de ejecutar una maniobra de cambio de dirección, de acuerdo con la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, encontramos que en su Artículo 28. Cambios de vía, calzada y carril, dice textualmente:

"1.- El conductor de un vehículo que pretenda girar a la derecha o a la izquierda para utilizar vía distinta de aquella por la que circula, tomar otra calzada de la misma vía o para salir de la misma, deberá advertirlo previamente y con suficiente antelación a los conductores de los vehículos que circulen detrás del suyo y cerciorarse de que la velocidad y la distancia de los vehículos que se

acerquen en sentido contrario le permiten efectuar la maniobra sin peligro, absteniéndose de realizarla de no darse estas circunstancias. También deberá abstenerse de realizar la maniobra cuando se trate de un cambio de dirección a la izquierda y no exista visibilidad suficiente.

- 2.- *Toda maniobra de desplazamiento lateral que implique cambio de carril deberá llevarse a efecto respetando la prioridad del que circule por el carril que se pretende ocupar.*
- 3.- *Reglamentariamente se establecerá la manera de efectuar las maniobras necesarias para los distintos supuestos de cambio de dirección."*

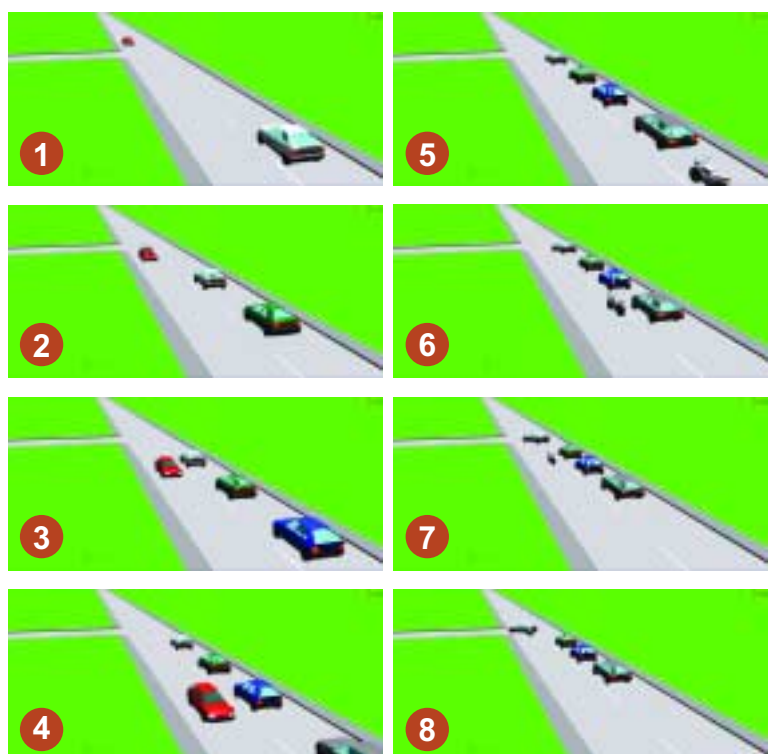
Y el Reglamento General de Circulación, que desarrolla el articulado de la anterior Ley, establece en su Artículo 75. Ejecución de la maniobra de cambio de dirección, que "para efectuar la maniobra, el conductor:

- a) Advertirá su propósito en la forma prevista en el artículo 109 (Artículo 109. Advertencias ópticas.- 1. El conductor debe advertir mediante señales ópticas toda maniobra que implique un desplazamiento lateral o hacia atrás de su vehículo, así como su propósito de inmovilizarlo o de frenar su marcha de modo considerable. Tales advertencias ópticas se efectuarán con antelación suficiente a la iniciación de la maniobra, y, si son luminosas, permanecerán en funcionamiento hasta que termine aquella. ...).
- b) Salvo que la vía esté acondicionada o señalizada para realizarla de otra manera, se ceñirá todo lo posible al borde derecho de la calzada, si el cambio de dirección es a la derecha, y al borde izquierdo, si es a la izquierda y la calzada es de un solo sentido. Si es a la izquierda, pero la calzada por la que circula es de doble sentido de la circulación, se ceñirá a la marca longitudinal de separación entre sentidos o, si ésta no existiera, al eje de la calzada, sin invadir la zona destinada al sentido contrario; cuando la calzada sea de doble sentido de circulación y tres carriles, separados por líneas longitudinales discontinuas, deberá colocarse en el carril central. En cualquier caso, la colocación del vehículo en el lugar adecuado se efectuará con la necesaria antelación y la maniobra en el menor espacio y tiempo posibles.
- c) Si el cambio de dirección es a la izquierda, dejará a la izquierda el centro de la intersección, a no ser que ésta esté acondicionada o señalizada para dejarlo a su derecha. ..."

Pues bien, en no pocas ocasiones, aunque no se infrinjan de forma manifiesta las normas de tráfico, las maniobras de cambio de dirección hacia la izquierda generan situaciones de alto riesgo, especialmente cuando los vehículos que las están realizando son precedidos por una fila de vehículos que obstruyen su visión, y estas situaciones desencadenan numerosos incidentes y algunos accidentes cuando un nuevo vehículo llega al lugar y su conductor decide adelantar a la fila de vehículos que, en ese momento, se encuentran circulando por su mismo carril a velocidad reducida.

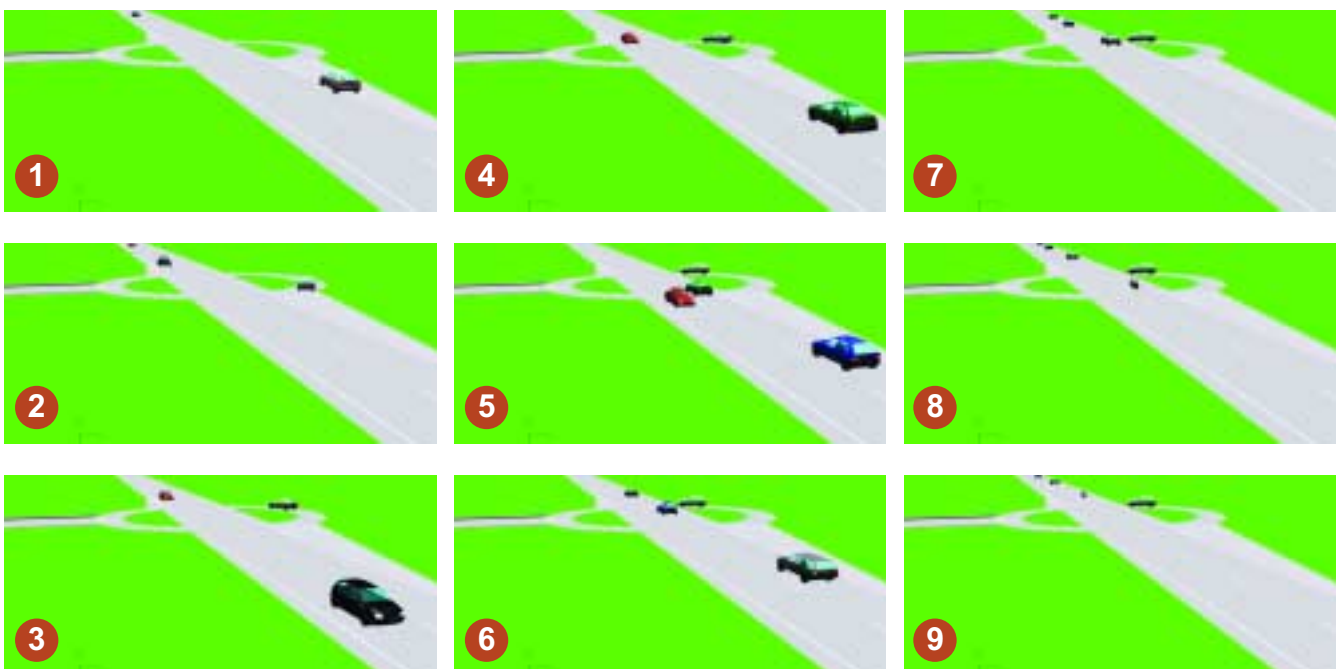
En la siguiente secuencia de imágenes se ilustra un accidente tipo con esta configuración: el conductor del vehículo que pretende desviarse por el camino de la

izquierda se aproxima, señalizando con su indicador de dirección su intención desde una distancia considerable, arrojándose a la línea central de la calzada y reduciendo progresivamente su velocidad. Los vehículos que le preceden se aperciben de su intención de girar hacia la izquierda y comienzan también a reducir sus velocidades. El conductor del primer vehículo verifica que en sentido contrario no se aproximan vehículos, o éstos se encuentran muy lejos, después mira por su espejo retrovisor y comprueba que los vehículos que le preceden han reducido su velocidad (y quizás no concede importancia a otro vehículo que se aproxima por detrás de estos, por encontrarse todavía a mayor distancia), por lo que vuelve a mirar al frente y partiendo de una muy reducida velocidad, o incluso desde parado, comienza su maniobra de cambio de dirección hacia el camino de su izquierda. Pero entre tanto ese nuevo vehículo (en este ejemplo se trata de una motocicleta) que se aproximaba circulando a velocidad adecuada y por su correcto carril de circulación ha llegado hasta detrás de los vehículos que le preceden. El conductor de esa motocicleta, al observar que en sentido contrario no se aproximan vehículos y que aquellos que circulan por delante de él avanzan a poca velocidad, decide adelantarlos, no sin antes señalar su intención con su indicador de dirección. El resto puede verse en las imágenes, la probabilidad de que esta secuencia de acontecimientos acabe en una violenta colisión es ciertamente elevada, y por desgracia no son pocas las veces en las que estos factores concurren en nuestras carreteras, especialmente en vías secundarias.



Buscando soluciones, no responsabilidades de los conductores implicados, podríamos volver a analizar la evolución de los hechos para tratar de establecer algunas recomendaciones o mejoras que pudieran contribuir a evitar este tipo de situaciones conflictivas. Empezando por el factor vehículo, si bien es verdad que en esta ocasión juega un papel muy marginal, pero se aprecia que los espejos retrovisores no han evolucionado de forma espectacular en los últimos años, y siguen presentando unos indeseables ángulos muertos que en nada contribuyen a evitar situaciones de riesgo en todas las maniobras de cambio de carril o de dirección. Continuando con el factor humano, si bien parece que ninguno de los conductores ha tenido una conducta imprudente, lo cierto es que ambos podrían haber evitado el accidente si hubieran extremado la precaución. Por parte del conductor del turismo que efectuaba la maniobra de cambio de dirección, el cual advirtió previamente y con suficiente antelación a los conductores de los vehículos que circulaban detrás del suyo y después se cercioró de que la velocidad y la distancia de los vehículos que se acercaban en sentido contrario le permitían efectuar la maniobra sin peligro, pudo además haber vuelto a mirar por sus espejos retrovisores cuando iniciaba la maniobra de giro, en cuyo caso habría visto a la motocicleta, ya iniciado el adelantamiento, y dado que avanzaba a reducida velocidad podría haber desistido de continuar con el giro, retornando al carril derecho, o incluso deteniendo su turismo todavía sobre el carril derecho, dejando así que la motocicleta pasase por el carril izquierdo. Por parte del conductor de la motocicleta, quien también había advertido de su intención de adelantar con suficiente antelación (pero desde considerable distancia su intermitente probablemente no

era visible para el conductor del primer turismo, que además tendría su visión parcialmente obstruida por los vehículos que le precedían), y había también comprobado el motorista que el carril que pretendía utilizar para el adelantamiento estaba libre, pudo además haberse anticipado a la situación de conflicto si hubiera pensado que el hecho de que en una fila de vehículos redujeran todos ellos su velocidad en un tramo recto probablemente se debiera a que el primero de ellos estaba frenando para efectuar un cambio de dirección (también indicado con su luz de intermitencias, pero que probablemente tampoco resultaba perceptible desde cierta distancia, con el poco contraste que a plena luz del día tendría su iluminación, y parcialmente obstruida su visión por los vehículos que precedían a este primer turismo). Y para finalizar mencionaremos el factor carretera, que en este caso podría aportar la solución más eficaz de todas, con la construcción de una raqueta de giro en el margen derecho de la calzada. Esta solución, que quizá sea inviable económicamente si se pretende implementar en todos y cada uno de los caminos y vías secundarias que pueblan nuestras carreteras, quizá sí pudiera plantearse de forma eficaz y económicamente abordable en nuevos accesos, y en los antiguos podría plantearse la prohibición de efectuar cambios de dirección hacia la izquierda si se construyeran cada cierto número de kilómetros raquetas para permitir el cambio de sentido y se señalizase la posibilidad de cambiar de sentido más adelante, ofreciendo así la posibilidad de incorporarse al desvío con un cambio de dirección a la derecha, el cual genera una situación de menor riesgo. En la secuencia siguiente se muestra cuál hubiera sido la evolución de la situación antes mostrada de haber existido una raqueta de giro.



Otra variante de la anterior maniobra de cambio de dirección a la izquierda, todavía más conflictiva, es la que se produce cuando algunos metros antes de la vía situada a la izquierda de la vía principal finaliza un carril de incorporación a la misma. En esta situación, que desafortunadamente es posible encontrar todavía en nuestras carreteras, se conjugan ciertos factores que favorecen la confusión de los conductores y generan situaciones que podríamos calificar de muy alto riesgo. En las imágenes siguientes puede verse la secuencia de un accidente tipo en una configuración como la antes descrita. El conductor del turismo que accede a la vía principal desde el carril de aceleración lo hace de forma correcta, señalizando desde el inicio del carril con su indicador de dirección (intermitente izquierdo) aunque quizá llevando su vehículo a una velocidad algo reducida (entre 50 y 60 km/h), pero no obstaculiza la marcha de ningún vehículo en su incorporación. El conductor de la furgoneta que se aproxima circulando en su mismo sentido se percibe de la situación y no la interpreta como un peligro, por cuanto está todavía a bastante distancia del turismo precedente y además tiene permitida la maniobra de adelantamiento en su sentido (línea discontinua adosada a línea continua que impide el adelantamiento en sentido contrario). Pero cuando el conductor de la furgoneta inicia la maniobra de adelantamiento al turismo resulta sorprendido por el inicio (simultáneo o prácticamente simultáneo) de una maniobra de cambio de dirección hacia la izquierda por parte del turismo que le precedía, la cual estaba siendo señalizada desde tiempo atrás, aunque "enmascarada" por la previa incorporación desde el carril de aceleración. El resto de la secuencia puede verse también en las imágenes.



Es evidente que situaciones como éstas ocurren en la realidad y que en la práctica, nuestro "sistema" está centrado en la determinación de culpables, es decir, responsables del accidente, que casi en la totalidad de los casos son encontrados entre los conductores implicados, sin profundizar más en las causas intrínsecas del accidente.

Quizá fuera ya hora de buscar un compromiso social de todos los agentes del "sistema" (carreteras-hombres-vehículos), como el que proponen las políticas de seguridad vial que se están poniendo en marcha en países pioneros en la materia (por ejemplo Visión Cero en Suecia), y se pudiera priorizar la búsqueda de soluciones y la forma práctica de implementarlas. No se quiere decir con esto que el conductor quede exonerado de toda responsabilidad, sino que cada agente se responsabilice de hacer bien su parte, para ofrecer al usuario un sistema seguro y poder así exigirle con firmeza un comportamiento correcto.

En próximos artículos continuaremos ofreciendo nuestra opinión sobre situaciones conflictivas que tanto la carretera como los vehículos o quienes los conducen (o en muchas ocasiones la combinación de todos ellos) generan en el tráfico. ■