

EL TRÁFICO EN REQUENA: SINIESTRALIDAD Y EVOLUCIÓN (2006-2016)

Francisco Javier Villarrubia García

RESUMEN:

A partir del siglo XIX, la sociedad va a contar con avances científicos que modificarán la forma de vivir. Estos avances, verdaderas "revoluciones tecnológicas", traerán cambios en cascada: la modificación de hábitos personales traerá la modificación física de la vivienda, que a su vez conllevará la reestructuración de la ciudad para adaptarla a las nuevas necesidades, lo cual no siempre será posible. La sociedad del siglo XXI tendrá que aprender a convivir en espacios urbanos inicialmente no diseñados para los medios de locomoción actuales. Será la administración quien tenga que dar respuesta a esas necesidades y para ello se precisa detectarlas. Para la población de Requena, elemento básico de detección es el recuento estadístico. Reflejando en tablas y mapas, tanto numérica como espacialmente, los accidentes de tráfico que se producen, se aprecia donde surgen problemas de siniestralidad. De esa forma, la administración puede intervenir en su descenso. En Requena, el descenso de *accidentes con heridos* en la última década, supone más de un 400%. Se analiza las posibles causas de este descenso. Y se compara con los datos obtenidos en cuanto a *accidentes sin heridos*, así como los datos sobre infracciones y su descenso durante los años de mayor crisis económica. El artículo busca establecer una visión de la última década, pero en aras de ofrecer toda la veracidad en lo expuesto, muchos de los datos que se ofrecen lo serán desde el año 2009, dado que los datos anteriores no ofrecen tanta fiabilidad.

PALABRAS CLAVE:

Tráfico, siniestralidad, accidente de circulación, infracciones, vehículo, estadística, heridos.

Desde el siglo XIX han tenido lugar diferentes revoluciones tecnológicas, que han afectado muy directamente al modo de vivir de los ciudadanos. Los avances científicos incidieron en la sociedad cambiando formas de vida, de relación y de mentalidad.

Se puede ver en ejemplos como la confianza en la medicina, que tras la superación de enfermedades que habían constituido plagas mortales en el pasado, dejó paso a una sociedad que cambió hábitos alimenticios e higiénicos. La adaptación a esos cambios higiénicos, conllevó modificación del concepto de vivienda privada, con la creación de nuevas estancias que anteriormente resultaron innecesarias (por ejemplo, cuartos de aseo). Y esta modificación trajo otra mayor, que afectó al modelo urbanístico de la ciudad: se derriba los barrios insalubres y oscuros para dar paso a ampliaciones que permitieran la entrada del aire desinfectante y la luz revitalizadora. Evidentemente, estas transformaciones sólo fueron parciales y afectaron a algunos barrios de la urbe, permaneciendo grandes zonas con la trama original. Pero una revolución científica, la de la medicina, había ayudado a pasar de la ciudad medieval a la metrópolis del siglo XXI.

Mapa de Valencia con el trazado medieval (orientación Sur-Norte)

*** 1608. Antonio Manceli.**

Nobilis ac regia civitas Valentie in Hispania



Figura N° 1. (Fuente: *Portulanos. Cartografía histórica de Valencia*)

(En butronmarker.blogspot.com.es)

Mapa de Valencia con proyecto de modificación urbanística
(orientación Sur-Norte)

***1910.Federico Aymami Faura.**

Reforma interior de Valencia

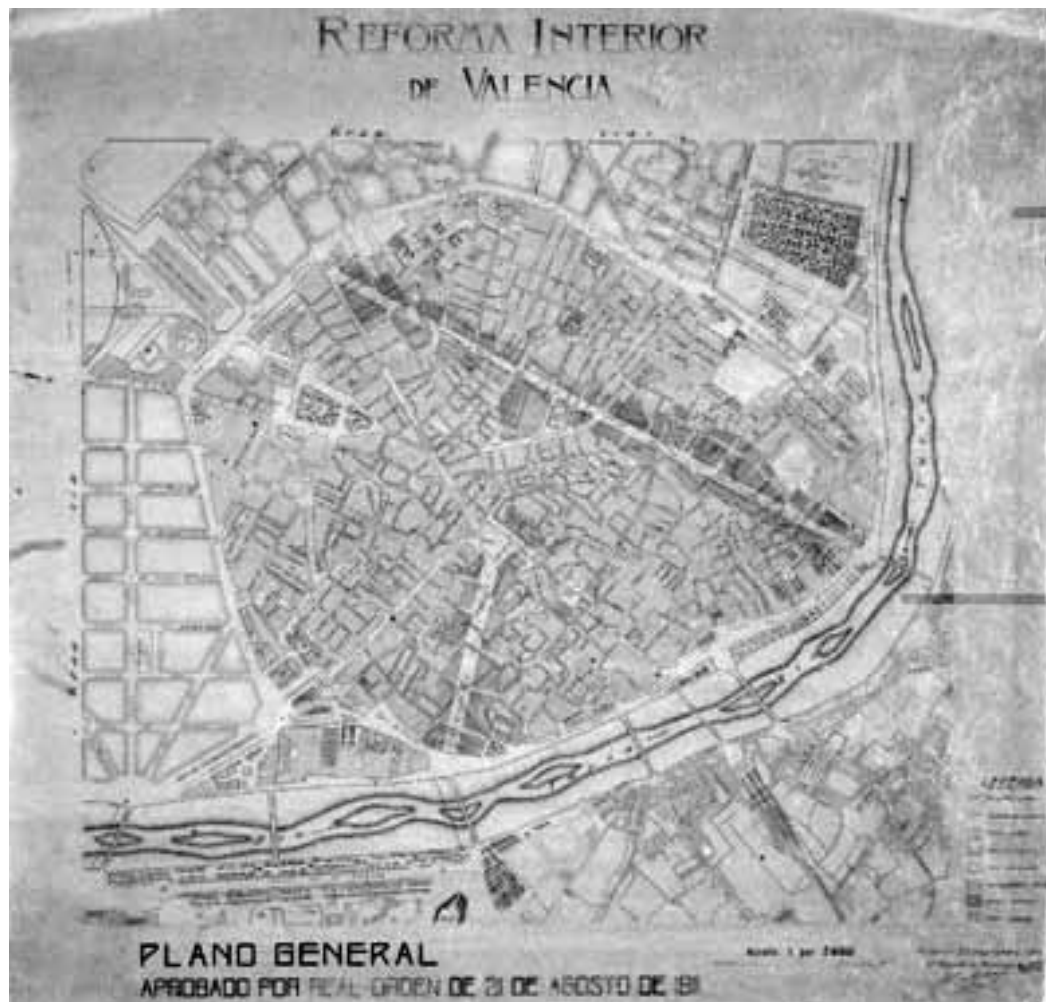


Figura Nº 2. (Fuente: *Portulanos. Cartografía histórica de Valencia*)
(En butronmarker.blogspot.com.es)

Y el enorme desarrollo que vivieron los medios de locomoción cambió el concepto de vida de la sociedad. Ha permitido viajar a las clases menos pudientes y esos viajes han ampliado los horizontes culturales y sociales, amén de la apertura de mentalidades ante la contemplación de otras culturas, otras formas de vida, otros mundos... Y esa revolución en los transportes conllevará, además, una modificación en los estilos urbanos conocidos, una modificación en el uso de la ciudad que se había dado hasta ahora. Gracias al desarrollo del medio de transporte, aparecen las ciudades-dormitorio, aparece la vida alejada del centro de trabajo, desaparece la necesidad de emigrar localmente (con la carga física, demográfica y emocional que supone) por cuestiones laborales, pero también se extiende una nueva modalidad de emigración masiva, la motivada por cuestiones asistenciales y no laborales.

Esta revolución en el transporte conllevó cambios físicos y psicológicos, elementos fuertemente unidos entre sí. Y, además, posibilitó la despoblación del mundo rural para buscar las ventajas asistenciales del mundo urbano, todo ello sin abandonar la actividad laboral originaria. Ahora se podía vivir en los lugares donde se concentraban los servicios, y seguir explotando los medios rurales. Lógicamente, esa mejora en los medios de locomoción que conllevó la posibilidad de vivir en un sitio y trabajar en otro, trajo consigo cambios sociales y demográficos tremendos: el abandono de las pequeñas poblaciones rurales, el despoblamiento del campo, la adaptación a la vida urbana, la pérdida de cultura, folclore y costumbres en muchos casos, los cambios en las formas de relacionarse y de vivir.

Y sólo porque se inventó el automóvil ...

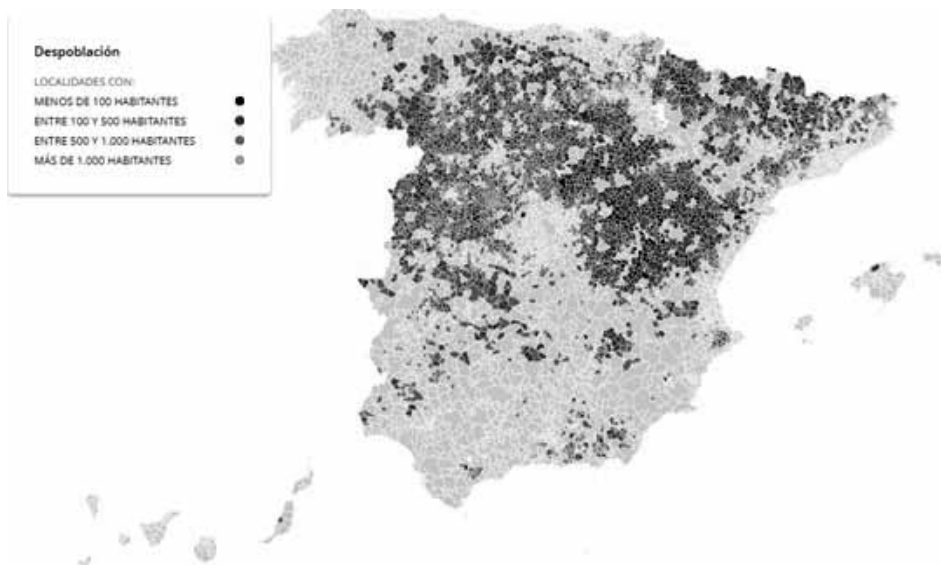


Figura N° 4 (Fuente: *geograficahispanica.blogspot.com.es*)

Todos estos cambios que se han ido describiendo brevemente, culminan en la forma de vivir y relacionarse de la sociedad en los albores del siglo XXI. ¡Inimaginable lo que ocurrirá cuando éste finalice! Pero sí se puede valorar lo que hoy se tiene y se observa, y se puede hacer en referencia a una ciudad pequeña como Requena. Es una población con características propias, más pequeña en demografía que en geografía, y quizás más rica en pasado que en futuro. Pero desde luego, es rica en historia y arquitectura, lo que conlleva ciertos problemas de adaptación a las premuras del siglo XXI.

Requena, al igual que la ciudad hermana de Utiel, serán de largo pasado y vacilante presente. Y eso actuará en su piel urbanística ante la necesidad de adaptar el tráfico de vehículos a un entorno histórico, unas circunstancias geográficas concretas y una fluctuante demografía. No son excepciones en el entorno, puesto que Buñol, Chiva, Cheste, también han tenido que adaptar su plano urbanístico a las necesidades de movilidad del siglo XX, primero, y del siglo XXI, en el presente continuo. Y todo ello compartiendo los restos que el pasado ha dejado en su epidermis con esas necesidades que han traído las revoluciones tecnológicas.

Hoy, la vida en esta sociedad tecnificada, precisa de accesos hasta las viviendas con los elementos de que se dispone: turismos, vehículos comerciales, vehículos pesados, vehículos especiales ... La sociedad reclama esos accesos porque necesita dotarse de nuevos elementos tecnológicos que le facilitan la vida. Y ahí entra en juego el papel de las administraciones, a fin de facilitar dichos accesos sin la eliminación de la trama urbanística histórica (en algunos casos), o la disponibilidad racional y adaptada a lo que pueda venir en las nuevas zonas urbanizadas. E igualmente, recae sobre las espaldas de la administración el deber de ordenar el tráfico de vehículos para facilitar la vida del vecino, minimizando impactos, ruidos, molestias y siniestralidad.

En este contexto, el estudio del impacto del tráfico en el devenir urbano aparece como factor primordial. Sólo sabiendo lo que pasa, se puede mejorar. Y para ello, se trabaja con los datos estadísticos que se van recogiendo a lo largo de los años, modificando ítems en virtud de su funcionalidad o creando otros nuevos. Evidentemente, los datos estadísticos aparecen en toda su frialdad, y tendrán que ser analizados para lograr interpretar qué está pasando en la población. Ahí entra el analista.

Para el presente estudio, el modelo de trabajo se basa en observar aquello que puede resultar más importante para la población, como es la siniestralidad, y ponerlo en contraste con otros factores estadísticos que ayudarán a dar una explicación a los datos. Observando la evolución del número de accidentes en la población desde el año 2009 hasta el 2016, se puede establecer un patrón de conducta en la producción de los mismos y actuar para erradicar éstos.

No es Requena un municipio que se caracterice por su accidentalidad en el tráfico. Lo que las estadísticas nos vienen dando desde hace ya casi una década es que al plasmar el accidente sobre un mapa de la población, no suele haber una repetición de “puntos negros”. En Requena, a lo largo de un año, pueden repetirse varios accidentes en un mismo punto, pero este dato tiene tres características propias:

- a) Que no suele haber más de dos accidentes en un mismo punto y en un año.
- b) Que los accidentes suelen ser de escasa gravedad (sólo daños materiales).
- c) Que los puntos donde se dan varios accidentes durante un año, no suelen repetirse en años siguientes y el “punto negro” pasa a otro lugar.

Por supuesto, se contabilizan lugares donde se produce más de dos accidentes en un mismo año, pero son excepcionalmente raros. Tres accidentes en un mismo lugar, durante un año, se considera un verdadero “punto negro” y objeto de intervención prioritaria por los responsables del tráfico y la seguridad vial del Ayuntamiento de Requena. Cuando esta situación se da, los equipos interdisciplinarios de la administración local (compuesto por Policía Local, Concejalía de Seguridad, Concejalía de Urbanismo, Departamento de Urbanismo y Brigada de Obras y Servicios), trabajan conjuntamente para analizar por qué se da el accidente y cómo se puede solucionar. El impulso y coordinación de la labor de equipo suele recaer en Policía Local. Desde la sección de Tráfico y Seguridad Vial, se solicita el consejo y opinión al resto de implicados a fin de valorar qué actuación puede ser la más adecuada. En esta tarea de prevención, es habitual la consulta a otros miembros de la sociedad requenense que están inmersos en los problemas de tráfico, como son autoescuelas, taxistas y operarios de vehículos pesados y de grandes dimensiones. Y un último colectivo al que se suele preguntar opinión, cuando así se considera necesario, es a los comerciantes y vecinos de la zona, dado que son los que mejor conocen el espacio donde se producen esos accidentes. Con lo aportado entre todos, si el motivo lo requiere, o con las opiniones parciales si se entiende que es suficiente con la intervención de determinados sectores, se lleva a cabo la solución que se considera más adecuada.

En el estudio estadístico sobre accidentalidad que se sigue en la Policía Local, se establece una diferencia entre *accidentes con víctimas* y *accidentes sin víctimas*. Con estas variables, se puede ofrecer datos sobre la siniestralidad. Y para el presente estudio, se toma el año 2009 como punto de partida, dado que el interés del mismo era analizar la evolución en la presente década y hasta el año 2016.

MAPA DE ACCIDENTES 2016 (CASCO URBANO)

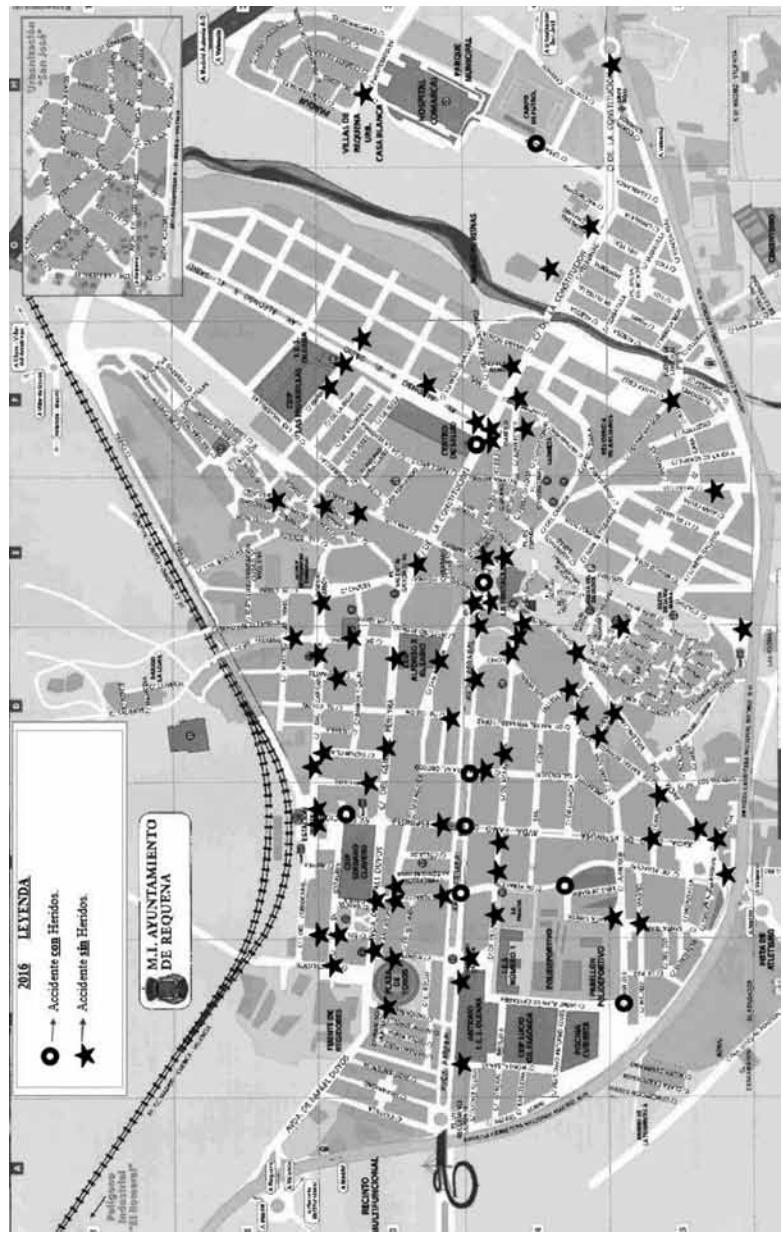


Figura Nº 5 (Fuente: elaboración propia)

NOTA: la variación en el número de accidentes entre los datos reflejados en los mapas de siniestralidad, y los gráficos, se debe a que en los mapas sólo se reflejan los accidentes en el casco urbano de la ciudad de Requena, mientras que en la estadística expuesta en las gráficas, se recoge también el número de accidentes ocurridos en las pedanías, polígono industrial y urbanizaciones exteriores.

En lo que respecta a los *accidentes con víctimas*, los datos fríos se reflejan en la siguiente tabla:

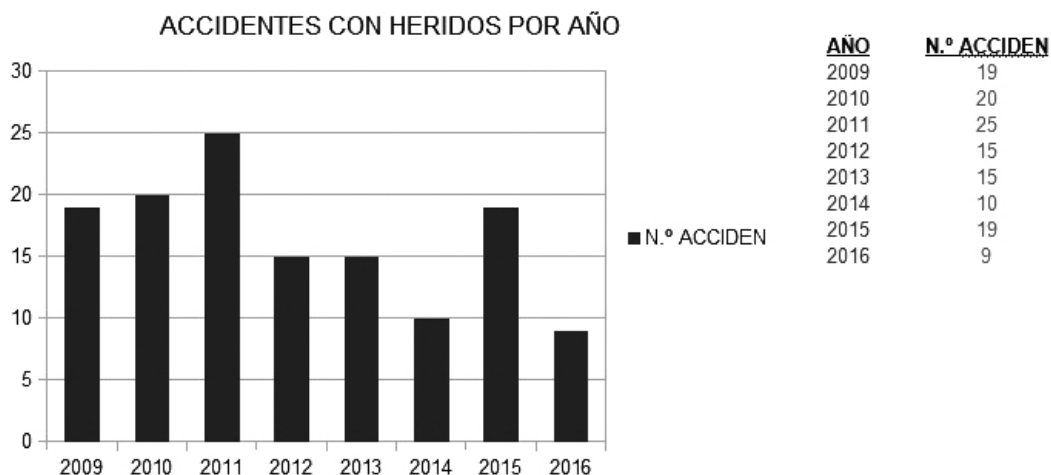


Figura Nº 6 (Fuente: elaboración propia)

Estos datos arrojan una primera valoración: el número de *accidentes con víctimas* que se producen en Requena son (afortunadamente) muy pocos. Si se tiene en cuenta que el mayor número de los producidos fue en el año 2011 y el total fueron 25 accidentes, para una población de 21.000 habitantes (porque en estas ratios, se incluyen los accidentes producidos en casco urbano, tanto en la capital municipal como en las diferentes pedanías), el resultado es francamente escaso. Se puede comparar: con los datos obtenidos desde la Dirección General de Tráfico para el año 2015 (actualizados a noviembre de 2016), se ha procedido a recoger cuatro ejemplos de ciudades más o menos representativas de la provincia de Valencia, tres de ellas porque su número de habitantes es similar al de Requena, y la cuarta porque es Valencia capital, la gran metrópoli con la que comparar siempre los datos. De esta forma, tenemos el siguiente cuadro:

POBLACION	HABITANTES 2015	Vehículos censados (Parque móvil)	Accidentes con Heridos 2015	Habitantes por Vehículo	Vehículos censados por cada accidente	Tiempo de producción de accidente al año
REQUENA	20.506	15.601	19	1,3 habitantes X vehículo	1095,73 veh. X accidente	1 acci. cada 19,21 días
VALENCIA	787.266	491.132	1657	1,6 habitantes X vehículo	296,39 veh. X accidente	1 acci. cada 5,28 horas
BETERA	22.696	15.554	33	1,4 habitantes X vehículo	471,33 veh. X accidente	1 acci. cada 11,06 días
RIBARROJA	21.391	17.183	24	1,2 habitantes X vehículo	715,95 veh. X accidente	1 acci. cada 15,20 días
SILLA	18.570	12.909	23	1,4 habitantes X vehículo	561,26 veh. X accidente	1 acci. cada 15,86 días

Figura Nº 7 (Fuente: Dirección General de Tráfico, elaboración propia)

En el cuadro anterior, se observa como Requena es una población donde el porcentaje de accidentes para su número de habitantes y para los vehículos censados, es muy escaso. En todas las ciudades de la muestra, los resultados en cuanto a la accidentalidad con heridos son superiores. Por supuesto, es posible que exista otras poblaciones con resultados mejores, pero aún así el número de *accidentes con heridos* que se producen en Requena a lo largo del año sería muy bajo. Se ve como, de las poblaciones de la muestra, frente al accidente con resultado de al menos una persona herida que se produce en Valencia capital, y que se da uno cada 5,28 horas, en Requena sólo se produjo un accidente cada 19,21 días en el año 2015. Y el resto de poblaciones también arroja un número de accidentes proporcionalmente mayor. ¿Es que hay menos vehículos empadronados en Requena? Si así fuera, habría menos posibilidad de que se produjese un accidente, dado que circularían menos vehículos por las vías urbanas. Pero la realidad es que el número proporcional de vehículos por cada habitante es muy similar en todas las poblaciones de la muestra: desde 1,2 personas por vehículo en Ribarroja (donde la proporción de vehículos en relación al número de habitantes es más alta), hasta los 1,6 personas por vehículo en Valencia (la población con menos vehículos por persona). Las diferencias son insignificantes. Y Requena se está manteniendo en mitad de esta proporción, con un vehículo por cada 1,3 habitantes.

Y a todos estos datos hay que añadir un factor que aún mejora más los resultados para la ciudad de Requena: son datos del año 2015, cuando Requena tuvo un repunte en la siniestralidad con víctimas y se llegó a los diecinueve accidentes. ¿Qué resultado arrojaría si se hicieran los cálculos con los datos de 2016? Porque la siniestralidad con víctimas de Requena en el año 2016, ha sido de... ¡sólo nueve accidentes!

Este es otro de los puntos importantes a tener en cuenta cuando se valora la evolución de la accidentalidad en un periodo de varios años. Cuando se observa la gráfica (Figura N.º 5), lo primero que destaca es el evidente descenso de la accidentalidad con resultado de víctimas. Se ve como la tendencia hasta el año 2011, era de ir aumentando el número de accidentes anualmente, hasta ese máximo de veinticinco que se produjo en tal año, y desde entonces ha habido una progresiva disminución hasta el presente. Destaca la ruptura de la tendencia ocurrida en 2015, para la que la única explicación válida sigue siendo que Requena es muy heterodoxa en cuanto al accidente de tráfico: hay tendencias, pero eso no quita que puntualmente, esa tendencia se vea rota sin razón aparente. Aunque se observe la tendencia al alza entre los años 2009 y 2011, a partir de ese máximo se ha ido reduciendo el número de accidentes hasta alcanzar, en el pasado 2016, la cifra de nueve accidentes. Si veinticinco eran pocos, nueve son muy, muy pocos...

No es un proceso aislado: si se observa la gráfica de *accidentes con heridos* que facilita la Dirección General de Tráfico para la ciudad de Valencia, se advierte esa misma tendencia al descenso.



Figura N° 8 (Fuente: Dirección General de Tráfico)

No se puede valorar el motivo del descenso en Valencia capital, pero si se debe intentar en Requena. ¿A qué se debe este descenso? Lo adecuado sería valorarlo en conjunto con el número de *accidentes sin víctimas*

La gráfica que plasma la siniestralidad sin víctimas para Requena, desde 2009 hasta 2016, es la siguiente:

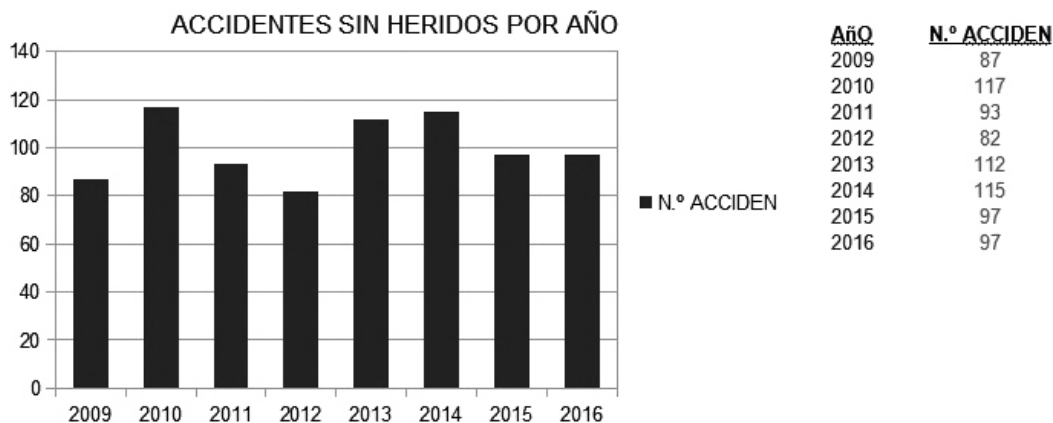


Figura N° 9 (Fuente: elaboración propia)

Los *accidentes sin víctimas* que refleja la tabla superpuesta, indica nuevamente la heterodoxia de la que ya se ha hablado y que es característica propia de esta población. ¿Qué tendencia se puede observar en dicha gráfica? Es difícil de analizar con amplia perspectiva (difícil para establecer un patrón), por lo que hay que buscar ese patrón en los periodos cortos de tiempo, en bienios o trienios. Así, se podría observar una tendencia al mantenimiento en el número de *accidentes sin víctimas* desde 2009 hasta 2012 (de ochenta y cinco a noventa accidentes al año), periodo roto al alza por el año 2010 (nuevamente, la heterodoxia típica requenense en los estudios sobre el tráfico). En este caso, sí hay una causa para ese incremento en la siniestralidad:

EL@MUNDO edición impresa | Multimedia | Blogs | Especiales | Hemeroteca

EL MUNDO

Líder mundial en español | Viernes 08/01/2010. Actualizado 08:48h.

Portada **España** Mundo Europa Opinión Deportes Economía Cultura Ciencia Salud Tecnología

Edición **ESPAÑA** Madrid Barcelona Baleares **C. Valenciana** Castilla y León País Vasco Andalucía

- Enviar a un amigo
- Valorar
- Imprimir
- En tu móvil
- Rectificar
- Pásalo

METEOROLOGÍA | Comunidad Valenciana

Alerta por nevadas en toda la Comunidad en una ola de frío que llegará hasta el lunes



lainformacion.com

lainformacion.com Secciones Mundo España Economía Opinión Deportes Tecnología Ciencia

Jueves, 02/02/2017 - 16:00 h Super bowl Eurovisión Los goya Oscars 2017 Horóscopo Vídeos Fotogalerías

NUEVA GAMA SUV

NOTICIAS DE ESPAÑA

La nieve obliga a circular con cadenas en seis carreteras de las comarcas de Requena-Utiel y la Hoya de Buñol

13/02/2010 - 18:49

Domingo 14 de febrero de 2010 Contacta con levante-emv.com | RSS

levante-emv.com NOTICIAS **Comunitat Valenciana** **HEMEROTECA**

PORTADA ACTUALIDAD DEPORTES OPINION/BLOGS ECONOMIA OCIO VIDA Y ESTILO

C.Valenciana Valencia Comarcas Castelló Sucesos España Internacional Cultura Sociedad Tecnología Gente Fallas Med

Levante-EMV.com » Comunitat Valenciana

El temporal vuelve a traer bajas temperaturas y nieve

lasprovincias.es



APP
Vive Valencia
Descárgatela gratis en tu
iPhone y Android

Iniciar sesión con Registrarse

Portada Comunitat Valenciana Deportes Economía Más Actualidad Gente y TV Ocio Participa Blogs Servicios Hemeroteca

Comunitat Valencia **Valencia** Alicante Castellón Comarcas L'Horta-Morvedre La Safor La Marina La Ribera-La Costera Elche Orihuela **lasprovincias TV**

Estás en: Las Provincias » Noticias Comunitat Valenciana » Noticias Comunitat » La nieve cubre Requena y Utiel mientras que 34 provincias, entre ellas Alicante, están en alerta por viento y lluvias

EL TIEMPO

La nieve cubre Requena y Utiel mientras que 34 provincias, entre ellas Alicante, están en alerta por viento y lluvias

En algunas zonas se podrán acumular hasta 80 litros en doce horas y se esperan en Canarias vientos máximos de 170 kilómetros por hora

29.11.10 - 10:47 - EUROPA PRESS | MADRID

Efectivamente, en el año 2010 la población se vio afectada por una oleada de temporales de nieve, especialmente en enero, febrero y noviembre. Las más virulentas y que más gravemente afectaron al tráfico urbano fueron las de enero (especialmente) y febrero. Durante los meses de temporal de nieve, el repunte de la siniestralidad fue particularmente llamativo, con picos de doce accidentes en enero y quince en noviembre. Aunque la nieve fue sólo causa de alguno de estos accidentes, hay que buscar la mayor incidencia en este motivo.

Y a modo de ejemplo de la ya traída “heterodoxia requenense en accidentalidad vial”, se puede comparar con los accidentes producidos durante el devastador temporal de nieve acaecido en Enero de 2017. ¿Cuántos accidentes ha habido durante el mes de Enero de 2017? Nueve accidentes (frente a los doce ocurridos en el año 2010). ¿Y cuántos se han producido durante el temporal de nieve? Ninguno... Evidentemente, que la nevada fuese tan extraordinariamente fuerte conllevó que no se pudieran sacar vehículos y que se minimizase el riesgo de accidentes. Las nevadas ocurridas en 2010 fueron de menor intensidad y, vistos los datos, mayor peligrosidad (para el tráfico).

Pero en cualquier caso, y dado que hay que analizar la accidentalidad sin víctimas desde 2009, se observaba una tendencia al mantenimiento del número de siniestros. Esta tendencia se rompe en el año 2013, cuando hay un repunte mantenido al año siguiente (2014), sin que exista una causa destacable, para iniciar una nueva curva descendente desde entonces. No se alcanzan los niveles de 2009, pero es cierto que el descenso es notable.

Viendo en perspectiva las dos tablas de accidentes, se puede deducir que la tendencia en los últimos años es al descenso de la siniestralidad, muy especialmente en los *accidentes con heridos*. Es de destacar un descenso del 277%, con diferencia de casi veinte *accidentes con heridos* menos entre 2011 y el actual 2016. La misma tendencia al descenso, aunque en menor proporción y con mayor tendencia al mantenimiento estable de la siniestralidad, se observa en los *accidentes sin heridos*.

¿A qué es debido ese descenso en el número de accidentes? Es muy difícil establecer una causa, y la misma habría que buscarla en la concatenación de varios factores. El parque móvil empadronado en Requena no ha descendido (al contrario, ha ido aumentando con el tiempo) y el número de conductores que transitan por estas vías y que no tienen residencia en la población (Requena es centro administrativo y de servicios que ejerce gran atracción para población flotante), tampoco.

PADRON DE VEHÍCULOS

<u>AÑO</u>	<u>N.º VEHICULOS EMPADRONADOS</u>
2006	16211
2007	15657
2008	14629
2009	16820
2010	17162
2011	17259
2012	17215
2013	20933
2014	20796
2015	20819
2016	20930

Figura Nº 10 (Fuente: elaboración propia)

NOTA: los datos del año 2015 difieren con los ofrecidos con anterioridad en la Figura Nº 6, porque los de esta tabla provienen directamente del Padrón de Vehículos del M.I. Ayto. de Requena (que contabiliza aquellos que están exentos de Impuesto de Circulación), mientras que los anteriores datos provienen de la Dirección General de Tráfico, que no contabiliza los vehículos exentos de Impuesto.

Por lo tanto, se tiene que pensar que el descenso en la siniestralidad que produce víctimas, se debe a un descenso de la oportunidad de producirlas. Y esta oportunidad viene relacionada con dos factores: el descenso en la velocidad media del tránsito por la población y el aumento de las medidas de seguridad.

Las medidas se incrementan allá donde, estadísticamente, se detecta mayor siniestralidad. Se estudia (teniendo en cuenta el equipo multidisciplinar al que se aludía anteriormente), cuáles serían las acciones más pertinentes y se ejecutan las operaciones precisas, principalmente en señalización vertical y horizontal. Casi siempre son tendentes a aminorar la velocidad en aquel punto donde se haya detectado que es especialmente (o potencialmente) conflictivo. El motivo para prestarle particular atención a la velocidad, se debe a que es uno de las principales causas del accidente de tráfico. Factores tan importantes como la climatología o la ingesta de sustancias que alteren la consciencia, constituyen elementos secundarios (aunque se trabaje concienciadamente para erradicarlos como causa de siniestro) en la estadística que ofrece la investigación de accidentes. Y en Requena se viene observando desde hace años que, si bien un accidente puede tener múltiples causas, la velocidad es el principal motivo para que éste acabe generando víctimas. Se llegó a la conclusión de que reduciendo la velocidad, quizás no se reduciría el número de accidentes, pero sí se reduciría el número de víctimas.

¿Realmente ocurrió así? Veamos de nuevo la estadística: 2011, veinticinco *accidentes con víctimas*; 2016, nueve *accidentes con víctimas*. Sí, realmente ha sido así...

Y la velocidad se ha ido reduciendo, principalmente, por dos motivos:

- a) Por el citado incremento del parque móvil.
- b) Por las medidas reductoras que se van instalando.

El incremento del parque móvil en Requena, tal y como se refleja en la tabla estadística que se ha expuesto, ha promovido un aumento del tránsito de vehículos por la población. Este aumento (más vehículos ya de por sí en la población), en unión con la gran cantidad de población flotante que a diario visita Requena por su cariz de centro administrativo y de comercio, ha provocado mayor saturación de las vías públicas. ¿No sería lógico pensar que a mayor número de vehículos, mayor número de accidentes? Eso sería lo razonable ... o no. Porque hay que situarse en la realidad urbanística de Requena. Se dijo al principio del artículo que esta población y otras de corte similar, han tenido que adaptar su epidermis urbanística (con entramados medievales) a las

necesidades del siglo XXI. Las ciudades han crecido y se han estructurado para atender las necesidades del momento, pero generalmente se tuvo más en cuenta la evolución que la revolución. Se preveía un posible aumento demográfico¹, pero no la aparición de elementos tecnológicos como los automóviles. De esta forma, se llega al momento actual con calles relativamente estrechas y en ciertos barrios, francamente sinuosas, con una aglomeración de vehículos para los que nunca se pensó. ¿Qué conlleva? Que a mayor densidad de vehículos, menor velocidad media en los mismos. Y a menor velocidad media, menor número de *accidentes con víctimas*. Los accidentes ocurren, sí, pero no llegan a producir heridos porque la gran concentración de vehículos en vías poco aptas para permitirse alcanzar velocidad, evita que estos accidentes tengan consecuencias por encima de los daños materiales.

Por otro lado, la tendencia de la población, desde hace años, es solicitar elementos reductores de velocidad que limiten la de los vehículos que transitan por las vías. Es habitual que los vecinos, en grupo, soliciten de la administración municipal que se pongan trabas a la velocidad. Señalización limitativa, sistemas de captación del exceso de velocidad, elementos físicos reductores... Todos los sistemas son ensayados por las administraciones para conseguir este descenso en la velocidad por las vías públicas. Y la conjunción de todos estos elementos (badenes, bandas sonoras, radares, señales de tráfico...) han conseguido que la velocidad media en Requena haya descendido. No significa que no haya transgresores de la norma, ni que no existan espacios aptos para alcanzar elevadas velocidades, pero la multiplicación del conjunto de elementos reductores va dando sus frutos y esos frutos tienen un dato: un descenso del 413% en los *accidentes con heridos* desde 2011 hasta ahora. Algo se está haciendo bien...

Un último punto a tener en cuenta en este estudio sobre la evolución del tráfico en Requena, en los últimos años, sería una tendencia que ha llamado la atención durante la investigación y análisis de datos. Desde hace algunos años, se ha ido observando empíricamente como parecía ir descendiendo el número de infracciones cometidas por los usuarios de las vías urbanas en Requena. Estas infracciones, cuyo reflejo se tiene en el número de denuncias que son realizadas por los cuerpos policiales (Guardia Civil y Policía Local), había disminuido paulatinamente, pero no quedaba constancia en ningún informe. Y ha sido a raíz del presente estudio cuando se ha profundizado en estos datos.

La realidad, sea cual sea la causa, es que el número de denuncias que gestiona la administración local en Requena, ha bajado. Y no baja por mayor falta de efectivos policiales que vigilen la no comisión de infracciones, ni existe un interés especial en no perseguir la transgresión normativa. No: simplemente, va descendiendo.

1 Un caso paradigmático fue el de la ciudad de Ávila, cuya prevención de un posible incremento demográfico durante la construcción de sus murallas medievales, hizo que el perímetro acotado fuese mayor del que posteriormente se necesitó. Eso ha permitido que no haya sido necesario derribar las murallas para su crecimiento y por tanto, que su precioso contorno se haya salvado y mantenido.

Como datos, se puede exponer dos tablas estadísticas concretas: el número de denuncias tramitadas y el número de servicios con grúa.

Nº DE SERVICIOS CON GRÚA POR AÑO

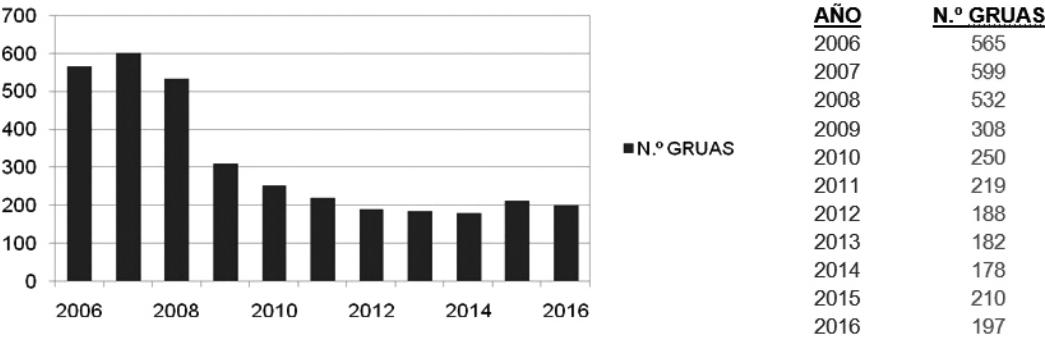


Figura N° 11 (Fuente: elaboración propia)

En esta tabla estadística, se han querido reflejar los datos desde el año 2006 por resultar especialmente llamativo el descenso en el número de servicios realizados con grúa municipal. Ante estos servicios, se ha de indicar que no todas las retiradas de vehículos de la vía pública, implican sanción. Con motivo de los diferentes eventos que se llevan a cabo a lo largo del año en la población de Requena y pedanías, es habitual la necesidad de despejar de vehículos determinadas vías públicas. Para ello, y con suficiente antelación, se colocan señales provisionales portátiles de “Estacionamiento Prohibido”. A fin de beneficiar al usuario de la vía, se coloca carteles informativos con fechas, horas, espacios señalizados, motivo de la señalización y finalización de la prohibición, para facilitar la propia organización del espacio-tiempo a ese usuario. Y una vez se ha señalizado la vía pública con esa señalización portátil, por policía Local se procede a levantar un acta de vehículos previamente estacionados. Es decir: se anota marca, modelo, matrícula y lugar de estacionamiento, de cada uno de los vehículos estacionados cuando se colocó la señalización de prohibición. Con esta información, sólo se sancionará aquellos vehículos estacionados posteriormente a la colocación de las señales. Los que estaban con anterioridad, pueden ser retirados de la vía pero sin coste alguno. De ahí que muchos de los servicios que figuran en la tabla anterior no impliquen necesariamente sanción alguna.

En cualquier caso y siguiendo el objeto del presente artículo, se observa el dato curioso del descenso de los vehículos retirados con grúa. Es un descenso absolutamente espectacular, pasando de 599 vehículos retirados en el año 2007 a 197 en el 2016. Datos que sólo pueden ser achacados a la coyuntura económica. Concuerta con el descenso

en el número de denuncias en la población, descenso que ha ido en concordancia con los años en los que ha afectado con mayor severidad la crisis económica: a mayor crisis, menos infracciones.

NÚMERO DE DENUNCIAS

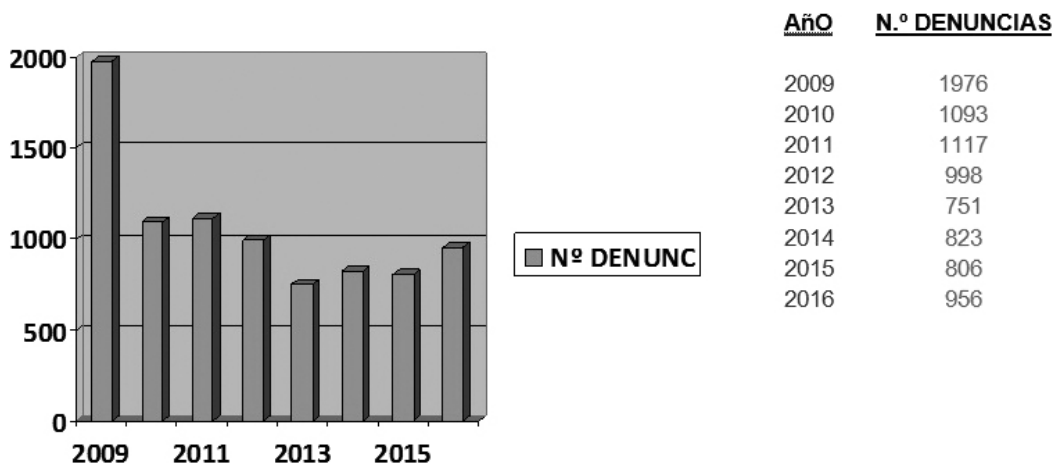


Figura N° 12 (Fuente: elaboración propia)

Con los datos proyectados, se puede conjeturar sobre los hechos pero es más difícil exponer una tesis válida. La casuística sobre el accidente de tráfico o sobre la infracción es tan alta como usuarios de la vía pública y el uso del libre albedrío. Pero el hecho objetivo es que en los años de mayor azote de crisis económica se observa un descenso espectacular en el número de infracciones (lamentablemente, los datos anteriores al año 2009 ofrecen menor fiabilidad y se ha preferido no exponerlos). Y el repunte que se advierte desde 2015, coincide con un periodo de lento pero continuado repunte de la situación económica general. ¿Hay algún condicionante sociológico o económico que lo explique? Podría haberlo, pero eso daría para otra investigación que se adentra en campos más allá del análisis del tráfico y la seguridad vial en Requena, que era el objeto del presente artículo.

