

Ciudadanos de a pie
Reflexiones para una movilidad más segura

Lic. N. Graciela Valles

Automóvil Club Argentino
Av. Del Libertador 1850
(1425) Ciudad de Buenos Aires
011 4808-4217/ 15 5720-8144
graciela_valles@aca.org.ar

Ciudadanos de a pie

Reflexiones para una movilidad más segura

“Es muy importante entender que somos una sociedad cuyos asuntos públicos debemos gestionar entre todos. Se llama sociedad por eso, porque somos socios, y no hay ninguna empresa de la que te puedas desligar, no es conveniente dejarlo todo en las manos de los ejecutivos, no es práctico ni inteligente.”

Fernando Savater

Objetivos del trabajo:

General

Poner en relieve la vulnerabilidad de los peatones y brindar propuestas para propiciar un comportamiento peatonal más seguro.

Específicos

- Brindar un panorama de la situación del peatón en cuanto a su seguridad, según estadísticas mundiales y del ámbito local.
- Brindar a través de reflexiones una serie de recomendaciones, más allá de las habituales, para una movilidad más segura de las personas.

La vulnerabilidad de los ciudadanos de a pie

Hoy en día en nuestra sociedad se utiliza mucho la expresión “ciudadano de a pie” para referirse en general a la persona común. En este caso nos referimos justamente a esas personas comunes que se movilizan de a pie, es decir los peatones, que en definitiva somos todos, aún el conductor antes de tomar o luego de dejar su vehículo o el pasajero que debe acercarse para acceder a un medio de transporte o cuando baja del mismo.

El lugar de convivencia entre los ciudadanos es mayormente la vía pública. Ése es el espacio donde se realizan y comparten servicios y actividades. Éstos, en un principio de la historia, se fueron desarrollando en función de la distancia media que la personas podían recorrer de a pie. Luego irrumpieron en ese espacio los medios de transporte que sirvieron para agilizar la movilidad pero, a medida que el tiempo fue transcurriendo, ellos se fueron convirtiendo en auténticos depredadores de la vía pública.

Esa invasión trajo aparejada además de la quita del espacio, la contaminación del ambiente y lo que es peor, la inseguridad de quienes se trasladan de a pie. En pocas palabras con el correr del tiempo se fue llegando a una deshumanización de la vía pública en la que casi ha alcanzado a ignorar el simple hecho de andar a pie.

Sin embargo desde hace varios años las teorías urbanísticas marcan una tendencia hacia la peatonalización total o parcial de muchas vías de circulación, especialmente de las zonas céntricas de las ciudades. El fin de dicha tendencia es dar un reconocimiento al peatón sobre su ciudad y su sentido de pertenencia, para así estimularle la movilidad por sí y el disfrute de su ciudad.

En tal sentido la urbanística debe propender a que los cruces estén regulados, bien iluminados o a desnivel, que se haga hincapié en señalamientos preventivos y la construcción de vías de circulación más protegidas para los más vulnerables tanto en aceras como en ciclovías.

Aún así, a pesar de esas nuevas tendencias, en muchos casos todavía la ingeniería de tránsito trata las intersecciones como puntos de conflicto entre vehículos para que no perjudiquen la capacidad general del sistema vial, mientras que presta poca atención a la acumulación de peatones, sus tiempos de espera en las aceras y su seguridad.

En definitiva, todavía en la gran mayoría de las ciudades la infraestructura que se evidencia en las aceras y lugares de cruce no son las que ayudan a la movilidad segura de las personas, de hecho las estadísticas así lo demuestran.

Complementariamente al enfoque urbanístico planteado, las nuevas teorías en seguridad vial trazadas inicialmente por Suecia hace más de 15 años, llamadas “Visión Cero”, se basan en cuatro aspectos principales:

- 1 – La vida humana y la salud tienen prioridad sobre la movilidad y cualquier otro objetivo del sistema de tránsito vial.
- 2 - El ser humano es falible. Por lo tanto debe existir tanto una infraestructura vial como un sistema de regulación del tránsito que debe tener la responsabilidad sobre todos los usuarios de la vía pública.
- 3 – El sistema de tránsito vial debe minimizar los escenarios y oportunidades para que se produzcan los errores humanos.
- 4 – El ser humano tiene derecho al transporte seguro, tema sobre el que el Estado debe brindar garantías, sin relevar al ciudadano de su propia responsabilidad.

Por otra parte en el año 2011 La Organización Mundial de la Salud proclamó el decenio de la Seguridad Vial, cuyo objetivo primordial es la disminución de los siniestros viales, entre cuyos pilares está el objetivo de aumentar la seguridad intrínseca y la calidad de protección de las redes de carreteras en beneficio de todos

los usuarios de las vías de tránsito, especialmente de los más vulnerables: peatones, ciclistas y motociclistas.

Sin embargo, entre las conclusiones y recomendaciones de dicho organismo en su último informe Situación Mundial de la Seguridad Vial 2015, determinó lo siguiente: “No se ha prestado suficiente atención a las necesidades de los peatones, los ciclistas y los motociclistas, que en conjunto concentran el 49% de las muertes ocasionadas por los accidentes de tránsito a nivel mundial”; también aclaró: “Mejorar la seguridad de los desplazamientos a pie y en bicicleta también tendrá efectos indirectos positivos, si los medios de transporte no motorizados se popularizan”.

La adopción de los principios expuestos resultan fundamentales para la preservación de la vida de los más vulnerables, aunque en la mayoría de los casos se constituyan en políticas a mediano y largo plazo.

Veamos un poco más en detalle cual es la realidad de los más vulnerables en la vía pública, tanto en el mundo como en nuestro país.

Estadísticas de siniestralidad peatonal

En el mundo

Según la Organización Mundial de la Salud cada año mueren en el mundo 1.240.000 personas por siniestros viales, de ellos más de **270.000 son peatones**. Éstos representan **el 22% de las víctimas por siniestros viales**, aunque en algunos países los peatones llegan a ser el **66 % de las muertes por** víctimas del tránsito.

Según cifras vertidas por el Transport Research Laboratory (TRL), en los últimos 10 años en la Unión Europea ha habido un significativo descenso en la cantidad de víctimas por siniestros viales, aunque también se dio un importante aumento de siniestralidad entre los usuarios más vulnerables, pues en el año 2013 cerca del 47 % de las víctimas en 28 países europeos estaba representado por un 22% de peatones, 17% de motociclistas y un 8% de ciclistas.¹

En España por ejemplo, durante el año 2014, las diferentes policías notificaron 91.570 accidentes con víctimas. Estos accidentes ocasionaron 1.688 fallecidos en el momento del accidente.

El 62% de los fallecidos eran conductores y el 20% peatones. El 76% de los accidentes donde falleció al menos una persona ocurrió en días laborables y en un 63% de éstos, el accidente fue entre las 8 de la mañana y las 8 de la tarde. El 32% de las víctimas mortales falleció en un accidente por una salida de la vía. En 2014, los

¹ Artículo de Richard Cuerden - Publicado en la Revista ITS Marzo/Abril 2016 – Pagina 59

fallecidos en accidentes de tráfico en España se distribuyeron de manera uniforme a lo largo de los días, semanas y meses. El número medio diario de fallecidos fue de 4,6 y en concreto la media fue de 3,4 fallecidos en vías interurbanas y 1,2 en vías urbanas, cifras idénticas a las observadas en el año 2013.

En nuestro país²

La Agencia Nacional de Seguridad Vial, determinó a través de su Observatorio Nacional que la cantidad de peatones que resultaron víctimas de siniestros viales disminuyó 1,6 puntos porcentuales entre los años 2008 y 2013, pasando a ser de 13,4% a 11,8% de las víctimas totales, dichas cifras se encuentran en análisis pues las mismas estarían incompletas. Según estas cifras la cantidad de víctimas de siniestros viales disminuyó de 750 a 458 peatones.

La Agencia también considera que el porcentaje de peatones con respecto al total de víctimas ha ido disminuyendo desde el año 2008 aunque tuvo un repunto desde el 2012 pasando del 11,2 % al 11,8%.

Asimismo el porcentaje de heridos habría disminuido en un 0,9% desde el año 2012 al 2013.

En la Ciudad de Buenos Aires

Según la Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires en el seguimiento de siniestralidad vial desde el año 2005 al 2014 se nota una leve disminución de la cantidad de siniestros y de víctimas mortales en el año 2013, aunque superando las disminuciones de las cifras alcanzadas en los años 2009 y 2012.

Víctimas	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
Víctimas lesionadas	10431	11472	11733	11994	11472	10869	10654	10510	10621	10228	109984
Víctimas fatales in situ	118	113	138	134	77	108	95	77	86	82	1028
Total	10549	11585	11871	12128	11549	10977	10749	10587	10707	10310	111012

En cuanto a las víctimas según su movilidad se mantuvo la cantidad de muertes de automovilistas, quedando en primer lugar los motociclistas que los duplica ampliamente, seguidos muy de cerca por los peatones.

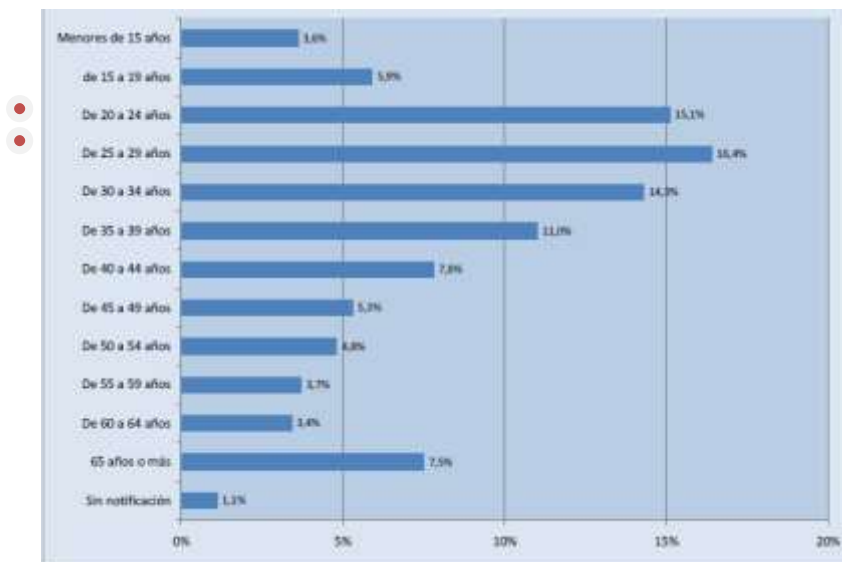
² Las cifras dadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial al momento de finalizarse este trabajo se encontraban en proceso de revisión.

Victimas fatales in situ	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Peatones	60	56	59	60	31	45	40	30	39	30
Motociclistas	18	19	19	31	23	31	26	26	25	34
Automovilistas	23	20	39	29	20	20	21	12	16	16
Total	101	95	117	120	74	96	87	68	80	80

De acuerdo al tipo de movilidad se puede observar, que si bien la cantidad de víctimas es mayor entre los motociclistas, la cantidad de muertes en relación con el número de lesiones, sigue siendo proporcionalmente mayor entre los peatones.

Tipo de movilidad	Victimas Fatales in situ	Victimas Lesionadas	Total de Victimas
Motociclistas	34	3900	3934
Peatones	30	2599	2629
Automovilistas	16	2529	2545
Ciclistas	2	555	557
Pasajeros de transporte público	-	516	516
Camioneros	-	38	38
Otros	-	82	82
Sin Datos	-	9	9
Total	82	10228	10310

El grupo etario con mayor cantidad de víctimas se sitúa entre los 20 y 30 años.



Si se hace una observación de la cantidad de víctimas según el tipo de movilidad y los grupos etarios se puede observar que entre los motociclistas el mayor número de víctimas se da en primer orden entre los 20 y 24 años de edad y en segundo lugar entre los 25 y 29 años de edad.

Entre los peatones en cambio los porcentajes más altos se observan entre los menores de 15 años y los mayores de 65 años de edad, ambos grupos de edad muy vulnerables en cuanto a su movilidad.

Edad	Peatones %	Motociclistas %	Automovilistas %	Total %
Menores de 15 años	55,8	5,8	38,4	100,0
de 15 a 19 años	28,7	49,6	21,6	100,0
De 20 a 24 años	17,4	62,8	19,7	100,0
De 25 a 29 años	17,7	58,6	23,8	100,0
De 30 a 34 años	19,4	54,7	25,9	100,0
De 35 a 39 años	23,1	47,2	29,8	100,0
De 40 a 44 años	24,5	41,6	33,9	100,0
De 45 a 49 años	31,2	32,9	35,9	100,0
De 50 a 54 años	39,0	23,0	38,0	100,0
De 55 a 59 años	39,9	18,6	41,4	100,0
De 60 a 64 años	54,7	8,7	36,7	100,0
65 años o más	70,2	3,2	26,6	100,0
Sin notificación	36,7	29,6	33,7	100,0

Conductas peatonales

Según estadísticas publicadas por Institute of Advanced Motorists (IAM) ³del Reino Unido en septiembre del 2015, casi la mitad de las 18.000 personas que resultaron heridas por vehículos fueron responsables de los siniestros.

En un 23% de los casos, es decir 4.100 peatones, habían fallado en no mirar adecuadamente, a lo que se debe sumar la falta de cuidado, el apuro o la temeridad.

Un 11% de las personas (1.961 peatones) estaban tapados por vehículos estacionados, un 7% de los accidentes ocurrieron por la falla en el juicio de la velocidad de los vehículos, más la prisa por pasar.

Finalmente la combinación de peatones ocultos por vehículos estacionados o por el tránsito más la falta de cuidado y el apuro de los peatones, fueron causales del 6% de los siniestros, es decir 1.013 personas.

³ Publicado en la Revista ITS Septiembre/Octubre 2015 – Pagina 6

De todo esto se desprende que 8.278 (47% de los casos) peatones fueron los artífices de su destino en esos siniestros viales.

El Observatorio Vial Latinoamericano (OVILAM) realizó un estudio para determinar cómo es el comportamiento y actitud de los peatones y cómo el entorno puede alterar estos comportamientos. De ese trabajo se destaca lo siguiente:

El 20,2% de los peatones no respeta el semáforo y cruza a destiempo.

El 11,8% no mira el tránsito, ni los semáforos sino que sigue al rebaño, actitud típica de las personas que cruzan siguiendo a quien avanza primero.

Un 17,6% de los peatones no respeta las sendas peatonales o el cruce por las esquinas.

El 3,4% de los peatones cruza corriendo, y de ellos el 63% lo hace con el semáforo inhabilitando su paso

A la hora de esperar la señal del cruce permitido, el peatón también manifiesta su poca paciencia. Un 34% de los peatones espera debajo de la acera lo cual además de innecesario, es altamente peligroso.

Un tema no menor al considerar el índice de atropellos son las distracciones. Los denominados “peatones tecnológicos” representaban en el 2014 el 10,5% del total de peatones accidentados, porcentaje que en el año 2015 aumentó al 13,8%, y a 16,6% en lo que va del 2016. Se considera peatón tecnológico a aquel que transita o cruza la calle haciendo uso de aparatos electrónicos que distraen su atención o que afectan principalmente sus sentidos de vista y oído.

Según dicho observatorio el 11,1% de los peatones usa auriculares, el 3,3% habla por teléfono y el 2,2 % envía mensajes de texto.

En otro orden, la Asociación Luchemos por la Vida en los meses de septiembre y octubre del 2011, determinó sobre la observación de 3.685 peatones en la ciudad de Buenos Aires en horario y días laborales, que la gran mayoría (94%) cruzaba incorrectamente intersecciones de calles con semáforos, mientras que el 52 % respetaba el cruce semaforizado de avenidas. El cruce incorrecto se determinó no sólo por el respeto a las indicaciones de las luces, sino también al lugar de cruce o de espera (sobre la calzada).

Situación de cruce	Total de peatones cruzando	Cruzan correctamente	Bajan a la calzada para tratar de cruzar aunque no puedan*	Cruzan en rojo	No cruzan por la esquina o senda peatonal
Calle/calle	544	6%	17%	48%	29%
Calle en intersección con avenida	1119	16%	14%	61%	9%
Avenida	1259	52%	21%	16%	11%

En dicho estudio se determinó que los peatones respetaban más las normas para el cruce (lugar y momento) en las intersecciones sin semáforos.

Situación de cruce	Total de peatones cruzando	Cruzan correctamente por la esquina o senda peatonal	Cruzan incorrectamente*
Calle/Calle	408	75%	25%
Calle en intersección con avenida	185	72%	28%
Avenida	170	71%	29%

Especialistas de CESVI ARGENTINA realizaron varias mediciones en distintos puntos de la Ciudad de Buenos Aires y alrededores para analizar el comportamiento de más de 6.000 peatones.

De la observación obtuvieron el dato de que el 76% de los peatones espera en la vereda, y el 24% restante lo hace en la calzada. Al separar este último dato por género se observó que las mujeres presentan una mayor tendencia a esperar en lugares indebidos, con el 54,6% de los casos.

En cuanto a los automovilistas, el dato más alarmante es que el 55,7% de los conductores no respeta la prioridad de paso del peatón. Y el 18,3% no respeta la senda peatonal para detener el vehículo.

Vemos entonces una realidad bastante compleja, en la que la problemática de la siniestralidad peatonal lamentablemente es más importante que la deseada. Para atender la misma es fundamental no centrarse en una sola cara del problema. Múltiples son los factores que la ocasionan y por lo tanto varios los flancos desde donde abordarla.

Una adecuada planificación del tránsito realizada en función de las asignaciones ofrecidas al peatón, es uno de los primeros pasos necesarios para que el uso del espacio en la vía pública sea más seguro para el peatón

En tal sentido algunas cuestiones técnicas de base que deberían ser tenidas en cuenta son:

- La separación de los peatones del tránsito vehicular por aceras y pasos peatonales, ya que son innumerables los lugares donde el peatón no dispone de infraestructura para su circulación segura.
- Una infraestructura que propicie o induzca a la disminución de la velocidad vehicular, especialmente en las áreas de mayor afluencia de personas.
- La iluminación y condiciones para que los peatones sean más visibles para los conductores.

Otros factores que indudablemente influyen en el riesgo peatonal son: la velocidad de los vehículos, la ingesta de alcohol por parte de los conductores, la distracción ocasionada por el uso de tecnologías (GPS, celular) y la escasa iluminación de la vía pública que no permita una adecuada visibilidad de quienes se trasladan a pie.

Sin embargo, buena parte del origen de la siniestralidad vial es la inadecuada observancia de las leyes de tránsito acorde a nuestra característica social, tal como lo explicita el antropólogo Pablo Wright al considerar que en nuestra cultura vial existe un alto grado de ambigüedad entre lo que dicta norma y la puesta en práctica en la vía pública. Dicha imprecisión obliga a una constante negociación entre los usuarios, donde no todos interpretan lo mismo, produciéndose un desgaste de energía y un mayor grado de inseguridad

No obstante esta situación, cabe aclarar la importancia de la conducta peatonal, la cual, basada en conocimientos y actitudes es un factor determinante para su propia seguridad. Dicha conducta debe basarse especialmente en el reconociendo de la compleja realidad en la que está inmerso el peatón y sobre la que éste también debe comprometerse en su mejoramiento.

Movilidad de a pie - Caminar a la Defensiva

La idea es poder brindar algunas reflexiones sobre el papel del peatón en la vía pública más allá de su calidad de usuario vulnerable. Esa misma vulnerabilidad, total y absolutamente cierta, no constituye una excusa para eximirlo de sus obligaciones en la interrelación con los otros usuarios en la vía pública. La idea es propender a su mayor seguridad, respetando las normas y a los demás usuarios, siendo ésta la forma de prevenir la siniestralidad peatonal.

El vehículo es el elemento que por sus características –velocidad, potencia, peso– puede producir daños a otros vehículos y por ende a sus conductores y pasajeros, pero muy especialmente a los usuarios más desprotegidos, es decir peatones y ciclistas, en quienes las consecuencias de los siniestros son más serias y frecuentemente fatales.

La prevención de los siniestros viales se cimenta en bases y principios dirigidos frecuentemente a los conductores, es decir a quienes tienen a su cargo el vehículo. Tal es así que surgen técnicas, capacitaciones y cursos que indistintamente se denominan de conducción segura, preventiva o de conducción a la defensiva.

Dichas técnicas están sustentadas fundamentalmente en la prevención, a fin de que el conductor adquiera buenos hábitos, que propicien una conducción más segura, de manera tal que también se facilite la circulación, sorteando las condiciones adversas que puedan presentarse, sin dejar de lado la base en una actitud positiva y solidaria hacia los demás usuarios de la vía pública.

Ahora bien, existe una parte del problema que se toma menos en cuenta. Comúnmente encontramos recomendaciones y sugerencias dirigidas al conductor lo cual resulta muy lógico, pero por otro lado debemos considerar que los conflictos en la vía pública se generan en la interrelación de todos los actores, los más y los menos vulnerables. La responsabilidad, el cumplimiento de la norma y la actitud positiva y de buena convivencia les atañe a todos, en una sociedad, tal como decíamos, de un alto grado de tergiversación entre lo que dice la ley y lo que se interpreta o se lleva a la práctica.

Estamos entonces ante un problema que va más allá de las obras de infraestructura y señalamiento que propendan a la seguridad, o de la advertencia que se les haga a los conductores sobre el cuidado y respeto que le debe al peatón: es importante también que éste por su parte también tome noción de su grado de vulnerabilidad, con indicaciones preventivas similares a que las que se les brindan para la conducción segura de los vehículos.

Reflexiones

Veamos algunos consejos prácticos para que el peatón sea un usuario más seguro:

La forma de Cruzar

Cruzar la calle es un hecho que por lo habitual no deja de tener su cuota de riesgo, sin embargo no es extraño ver peatones que en lugar de cruzar una calle en forma perpendicular, lo hacen en forma diagonal. El apuro o la idea de ahorrar algunos metros en su trayecto son motivos para que los peatones se expongan en trayectos más largos por la calzada, que incluso, en determinadas trayectorias obligan a que el individuo le dé la espalda al tránsito, guiándose de esa manera sólo por el posible ruido de los motores. De más está decir que peatones desprevenidos muy raramente podrían escuchar un motor y hasta una bocina si van conversando con alguien, están concentrados en una conversación por celular o van escuchando música por auriculares, elementos nada recomendables cuando se deba cruzar una calzada. Al igual que el conductor, el 90 % de la información que recibe el peatón de lo que ocurre en la vía pública es a través de la vista. En tal sentido carecer de ella es aumentar el porcentaje de riesgo.

No es suficiente con indicar que el lugar de cruce de la calzada es la esquina, aunque evidentemente ese sea el lugar, se encuentre o no demarcada la senda peatonal. El peatón debe tener en cuenta la velocidad que pueden desarrollar los vehículos en la vía que va a atravesar, aquella no va a ser la misma en una calle o una avenida. Otra cuestión a considerar es el ancho de la calzada, que generalmente está en relación directa con la velocidad de circulación. Cuanto mayor es la velocidad de los vehículos menor es el tiempo que dispone el peatón para cruzar y cuanto mayor sea el ancho de la calzada, también es mayor su exposición en un lugar de riesgo. Estos temas son dignos de atención, especialmente en vías no semaforizadas.

Cuando la calle o avenida a cruzar está regulada por semáforos, la regla tampoco se ciñe simplemente a la habilitación que brinde la señal luminosa, ya que no son pocos los conductores –y lamentablemente cada vez parecen ser más- los que atraviesan esquinas cuando ya no brilla la luz verde que los habilita. Muchos peatones hacen caso omiso al consejo que nos daban cuando éramos pequeños de mirar antes de cruzar aunque la luz verde o el semáforo peatonal nos de permiso. La idea es volver al recordar esos consejos y mirar siempre antes de cruzar.

Éste no es el único de los errores que cometen los peatones ante el semáforo, uno muy habitual es cruzar cuando el semáforo peatonal se encuentre titilando. Si bien la regulación de los semáforos otorga unos segundos para los “rezagados” tanto peatones como vehículos, ese tiempo es finito, por lo que es común ver peatones, sin discriminación de sexo o edad, que intentan finalizar sus cruces a las corridas, con el consiguiente riesgo de caerse o encontrarse involuntariamente con algún auto o moto –más frecuentemente estas últimas- que vienen en carrera tratando de empalmar la onda verde de los semáforos. La idea entonces es no comenzar el cruce con semáforos titilantes.

Otra situación habitual es el encuentro del peatón cuando al cruzar se encuentra con un vehículo que dobla para tomar esa misma vía. Bien es sabido que en esa situación el conductor está obligado a ceder el paso al peatón, también es cierto que hay casos en que los conductores quieren aprovechar la cercanía al giro y lo hacen antes que el peatón. Esto no es justificable, pero es una realidad. Como la idea fundamental es la prevención, resulta necio hacer valer nuestros derechos a costa del riesgo de un siniestro, por lo tanto en el enfrentamiento con un vehículo y antes de continuar caminando, es necesario percatarse de que el conductor realmente va a ceder el paso.

En la vereda

La caminata segura también hay que considerarla cuando se transita por la vereda. Los vehículos entran y salen de los estacionamientos y garajes mientras lo advierte a los transeúntes una luz roja titilante y el sonido de una alarma.

Aquí también sería redundante recordar la prioridad es absoluta del peatón y que la ley establece que siempre se debe conducir con la máxima atención, más aún cuando el vehículo “está invadiendo” un área peatonal; pero el hombre suele equivocarse y ello puede ocurrir cuando realiza una maniobra, especialmente si ésta es marcha atrás. El parante del vehículo o la ubicación de algo o alguien en su punto ciego pueden impedirle al conductor una adecuada percepción. La recomendación es entonces que en esta situación el peatón antes de pasar, más allá de querer hacer valer su derecho, piense en su seguridad y se asegure de que el conductor lo haya visto.

Es de recalcar el grave riesgo que corren aquellas criaturas pequeñas, es decir menores de cinco años, que por su edad son gustosos de correr por las veredas en lugar de ir de la mano de un mayor. Un conductor que sale de una playa de estacionamiento o garaje, por más despacio que lo haga, es probable que no pueda

ver a un pequeño que se aproxime debido a su escasa estatura, con el agregado de una conducta imprevisible.

En otro sentido pero también referido al uso de la acera, existe un tema que se toma poco en cuenta y que tiene que ver con la calidad de la convivencia en la vía pública, es el hecho de saber compartir un espacio. El caso de que circulemos acompañados no nos da la libertad de ocupar la vereda enteramente, especialmente si se trata de un grupo de más de dos personas que caminan juntas. No todo el mundo tiene el mismo ritmo de circulación y en consecuencia es necesario dejar espacios para que los que caminan más rápidamente puedan esquivar a quienes lo hacen más despacio.

Puede ocurrir también que alguien le interese ver algo en una vidriera, pero al hacerlo que tenga en cuenta, especialmente si la vereda es angosta, en no convertirse en un tapón para la circulación de los demás peatones. Tampoco el encuentro casual con alguien debe constituirse en una barrera peatonal.

También ocurre que circulen por las veredas personas de edad avanzada, con criaturas o con cierta discapacidad, la prisa suele ser una excusa para el atropello o la molestia. Si la idea es sortearlos debe realizarse con cuidado y sin molestarlos.

La atención y la tecnología

En el tránsito, tanto al caminar como al conducir ocurre que se actúa en forma automática, sin prestar la debida atención en muchos momentos. Es así que si estamos ante un semáforo y alguien a nuestro lado se adelanta antes de que la luz lo habilite, inconscientemente lo imitamos, colocándonos en situación de riesgo sin darnos cuenta. Esto puede ocurrirnos tanto si esperamos al mando de un vehículo como si estamos a pie. Convengamos que también puede ocasionarse una especie de competencia que, sin ser demasiado conscientes, libramos para “estar adelante” ya que en el imaginario argentino pasar a otro es ser “más vivo”. El tema es no caer en esas pequeñas trampas de la convivencia.

Con respecto a la atención, no podemos dejar de mencionar dos elementos que cada vez llevan a la mayor distracción del peatón y ellos son el uso del celular, tanto para hablar como para mirarlo o escribir, y el uso de auriculares.

Según el OISEVI más de un décimo de los siniestros peatonales se debe al uso de la tecnología.

La atención dispersa o como en el caso de los auriculares aísla al individuo en otra dimensión auditiva que le impide oír hasta quién le hable a su lado, o lo que puede ser mucho más peligroso el ruido de un motor, una bocina o una sirena.

Por otra parte si se está mirando un celular, aún cuando sea un instante, ése puede ser el momento en el que algún vehículo se cruce o haga una maniobra inesperada.

Asimismo el hecho de estar hablando también quita concentración; no sólo se recomienda que no se utilice al conducir un vehículo, sino también cuando se camina.

Al hablar por teléfono, su sonido es el que queda en primer orden, mientras que el resto de los sonidos quedan en un plano muy relegado. Por otra parte al hablar, la mente en forma inconsciente se esté representando a la persona con la que se dialoga, induciendo a que se continúe automáticamente lo que se estaba realizando, si ello es por ejemplo el cruce de una calle, con los imprevistos que ello pueda representar, la situación se torna muy riesgosa.

Es innegable la alta cantidad de siniestros que se producen en las esquinas. Las velocidades no son las reglamentarias, como decíamos los semáforos no siempre se respetan y no son pocos los vehículos que se despistan chocando contra postes de iluminación o de las señales luminosas luego de una maniobra poco feliz.

No es cuestión de ser fatalistas, pero cuando esperamos en una esquina mientras el semáforo nos habilite para cruzar, da lo mismo esperar delante o detrás de un poste o columna; en ese caso si podemos ubicarnos detrás del mismo, tanto mejor. Algo simple y sencillo que puede hacernos disminuir los riesgos de un despiste y, porque no, también de un arrebato desde una moto.

Observando algunas ciudades, como por ejemplo la de Buenos Aires, donde la red de bicisendas y ciclovías está muy desarrollada, es frecuente ver que esos espacios no se respetan, especialmente en las veredas por parte de los peatones y en las calzadas por las motos.

Estos elementos de la infraestructura son relativamente nuevos, por lo que muy probablemente en algunos casos no se tomen en cuenta por falta de conocimiento o hábito o simplemente por la falta de acatamiento a las normas.

La bicicleta como vehículo más vulnerable es conveniente que se separe del resto del tránsito, por lo que la inclusión de las motos en las ciclovías les resta seguridad a los ciclistas.

Por otra parte si en una vereda se separa el sector correspondiente a las bicicletas del que debe ser utilizado por los peatones, el objetivo es que estos últimos, cuyas características son de aún mayor fragilidad con respecto a los ciclistas, también circulen por vías separadas.

En relación a las ciclovías cabe una observación sobre el posible riesgo que pueda tener un peatón al momento de cruzar una calle con este tipo de demarcación. ¿Dónde está el peligro? Pues si un peatón cruza una calle de mano única sin semáforo, su costumbre hace que mire hacia el lado de donde puedan provenir los vehículos, pero al haber una ciclovía es probable que olvide la doble mano de la misma.

Podría refutarse que el ciclista, en su calidad de conductor, está obligado a ceder el paso al peatón, pero dado que estos conductores, al menos en nuestras ciudades, no siempre cumplen con esa premisa, la situación de inseguridad se puede presentar fácilmente. Por lo tanto la consigna es estar atentos en el cruce de las ciclovías.

Y ya que de ciclistas estamos hablando, la observación diaria nos lleva a considerar que lamentablemente estos conductores, en muchos casos, también son proclives a no respetar las señales luminosas. Es por lo tanto conveniente que el peatón esté siempre atento y no se fíe en la que conducta de los demás va a ser la correcta.

En gran medida estas conductas tienen que ver con el grado de responsabilidad, valor de la conciencia que no es más que el “hacerse cargo de”. Muchas veces se tiende a no reconocer las propias limitaciones y fallas, colocando en muchas situaciones la culpa en los otros, si somos conductores la culpa es del peatón, en cambio si vamos a pie seguramente la responsabilidad es de quien conduce, también puede ocurrir que los responsables sean los mayores, los jóvenes, los motociclistas, los ciclistas, en fin, cualquier otro grupo menos nosotros.

Finalmente, otro tema que merece la reflexión es la situación en la que el peatón está a punto de convertirse en pasajero, especialmente cuando trata de abordar un vehículo de alquiler. Aquí no se trata en absoluto de obviar la responsabilidad que le cabe a un taxista al momento de detenerse en cuanto a no hacerlo en lugares donde se constituya en una obstrucción o un riesgo para los demás, incluso al hecho de dar el debido aviso al momento de detenerse a los demás conductores. La reflexión es con respecto al lugar donde es recomendable que los peatones pidan la detención de un taxi. Es frecuente observar personas que lo hacen directamente en las ochavas o en las sendas peatonales, por lo que el consejo o advertencia sería de hacerlo teniendo en cuenta que el taxi está inmerso en una corriente vehicular, cuya detención no siempre puede resultar segura.

Hasta aquí hemos efectuado algunas reflexiones sobre conductas concretas recomendables para la prevención de siniestros viales, pero para llevar a cabo una auténtica prevención es necesario que exista un basamento de actitud positiva y solidaria por parte del individuo.

Según un estudio realizado por la Dirección General de Seguridad Vial del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires sobre comportamiento peatonal desde la perspectiva psicológica y sociocultural y conforme a la toma de muestras en entrevistas a distintos grupos etarios, se obtuvieron las siguientes consideraciones:

- Existe una percepción de que los siniestros viales son producto del azar o del destino y que no son tan frecuentes, por lo que el individuo considera que probablemente a él no le va a ocurrir.
- Una consideración narcisista acerca de que la culpa y la violencia son del otro.
- El individualismo y la rivalidad hace de que cada individuo es el responsable de sus actos por lo que no deben inmiscuirse en ellos, pues que el que se perjudica es uno, además de que existe una conducta “ventajera” (“primero yo”).
- También hay una cultura de transgresión basada en costumbres adquiridas, en la inseguridad generalizada, de que los controles son sólo recaudatorios, que sólo los más fuertes merecen respeto y de que debo llegar rápido a mi destino.

Estas afirmaciones llevan a determinar lo siguiente:

Es necesario que el individuo tenga una noción más cabal de su vulnerabilidad en su calidad de peatón, pero que además su actuación en la vía pública, no está exenta de obligaciones y del respeto a los demás usuarios. Debe eliminarse la necesidad de ciertas personas que ponen en riesgo sus propias vidas por el mero hecho de querer hacer valer su derecho de prioridad.

La convivencia en la vía pública debe estar ajena a la idea de que un rol en la misma es más importante que el otro, a fin de lograr una coexistencia equilibrada.

Es común entre conductores un cierto “espíritu justiciero”, haciéndole notar mediante bocinazos, insultos o gestos al otro que se equivocó, o que no debe actuar de tal o cual manera. Lo más probable es que ese mismo conductor baje de su vehículo y se convierta en peatón, y que siga siendo la misma persona con el mismo “espíritu justiciero” queriendo hacer valer sus derechos. Sin una cuota de tolerancia a los errores ajenos la convivencia es más que difícil.

Conclusión

Por un lado tengamos en cuenta los conceptos de la OMS referidos a que para reducir el número de accidentes de tránsito: habrá que acelerar el ritmo de los cambios legislativos y las medidas de aplicación, así como también prestar una mayor atención a los usuarios más vulnerables de la vía pública, como los peatones, los ciclistas y los motociclistas.

Los principios de “Hacia Visión Cero” por otra parte hacen hincapié en la posibilidad de minimizar las posibilidades de riesgo ante los errores humanos dotando de infraestructura y tecnología que los atienda.

Aún así, considerando el principio de seguridad y en tanto esos cambios se produzcan, en forma paralela el peatón debe cuidarse de los errores ajenos, los cuales tampoco deben ser tomados como excusa para la falta de respeto a las normas, pues de lo contrario se ingresa en un círculo vicioso difícil de salir.

Muchos individuos adoptan la “excusa” como algo habitual para el incumplimiento de vínculos formales, pretendiendo que el otro no juzgue con determinados parámetros que consideran impersonales, pero que en definitiva es simplemente el cumplimiento de la ley.

De acuerdo a conductas observadas el jurista Carlos Nino en su libro “Un país al margen de la ley” determinó que nuestra sociedad sufre de cierta anomia, la cual le resulta disfuncional por lo que la llama entonces “anomia boba”. Esa disfuncionalidad o no conveniencia llevada al ámbito de la vía pública lamentablemente se traduce en inseguridad.

Asimismo, como decíamos antes el antropólogo Pablo Wrigth pone de relieve nuestra propensión a realizar una libre interpretación de las leyes que por supuesto llevan a un desorden y consecuentemente también a la inseguridad.

A esa característica particular de nuestra sociedad referida a su relación con la ley, puede o no estar presente en actitud del individuo, es decir la forma que el mismo se planta ante una realidad, la cual pueda resultarle favorable o no.

La actitud se forma sobre un conjunto de conocimientos, opiniones, creencias y conductas que la persona ha adquirido sobre determinado tema.

La educación y los ejemplos que le individuo haya recibido, son la base sobre la que ha ido edificando sus creencias y opiniones que luego se transforman en conductas.

Así como una actitud se forma, ésta también puede cambiar. La idea es que si existe una transformación, la misma sea en positivo, es decir aquella en la que el individuo se sienta partícipe de un sistema de respeto mutuo para la interrelación.

El acatamiento a las leyes y señales, la previsión del peligro, la solidaridad, la tolerancia, el respeto al otro, y por ende a uno mismo, son en definitiva los cimientos de la actitud necesaria para una mejor y más segura convivencia en la vía pública.

Al respecto el estado no puede estar ajeno al papel que le corresponde en ese cambio, por el contrario debe estar presente en la educación e información que se brinde a los ciudadanos, propiciando la legislación y los controles en tal sentido y brindando infraestructuras viales más seguras.

“Se considera que tiene conciencia vial, el que además de conocer la realidad compleja de la circulación y de las normas y señales que la regulan, se siente unido y comprometido con esa realidad, es decir se siente en la obligación de colaborar activamente con ella para mejorarla, posee una sensibilidad para conocer y respetar los derechos de los demás y se siente en el deber de respetarlo”.

Manso y Castaño

Bibliografía consultada

- Manso, Violeta (2009, 27 de agosto) Educación y Seguridad Vial. Una responsabilidad compartida. Trabajo presentado en el 1° Congreso Nacional de Educación y Seguridad Vial en Buenos Aires
- Manso V. y Castaño M. (1995) Educación para la Seguridad Vial. Madrid: Anaya-Alauda.
- Nino, Carlos (2005) Un país al margen de la ley. Buenos Aires: EUDEBA
- Savater, Fernando (2012) Ética de Urgencia (p 109). Buenos Aires: Paidós – Ariel.
- Wright, Pablo (2010, 21 de octubre) Imaginarios, símbolos y coreografías viales: una perspectiva antropológica – Trabajo presentado en el II Congreso Iberoamericano de Seguridad Vial en Buenos Aires.
- Cuerden, R. (2016) *Improving vehicle safety legislation*. ITS International Advance technology for traffic management and urban mobility. 22 March/April 2016 (58-59).
- Institute of Advanced Motorists (IAM UK) *Nearly half of the pedestrians injured on UK roads “didn’t look”*. ITS International. Advance technology for traffic management and urban mobility. 21 september/october 2015 (6).

Páginas web consultadas

- Agencia Nacional de Seguridad Vial:
www.ansv.gob.ar
- CESVI Argentina
https://www.cesvi.com.ar/Cesvi/Novedades/Cesvinovedades_Peaton.html
- Defensoría de Pueblo Ciudad de Buenos Aires:
<http://www.defensoria.org.ar/publicaciones/pdf/informedetrabajo06.pdf>

- Dirección General de Seguridad Vial del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires:
http://estatico.buenosaires.gov.ar/areas/seguridad_justicia/seguridad_urbana/seguridad_vial
- Luchemos por la Vida
<http://www.luchemos.org.ar/es/investigaciones/estudio-peatones-en-alto-riesgo>
- Observatorio Vial Latinoamericano
<http://www.ovilam.com.ar/>
- Organización Mundial de la Salud
<http://www.who.int/roadsafety/week/2013>
http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_SPA.pdf?ua=1