



**Luchemos
por la Vida**

Asociación Civil

1990 - Veinticinco años por la vida de todos - 2015

Member of



Peatones, usuarios vulnerables y vulnerados.

**Protegerlos a partir de un cambio de paradigma vial
con el aporte de la Visión Cero**

Lic. María Cristina Isoba

Dr. Alberto José Silveira

Luchemos por la Vida Asociación civil



Luchemos por la Vida

Asociación Civil

1990 - Veinticinco años por la vida de todos - 2015

Member of



**Peatones, usuarios vulnerables y vulnerados.
Protegerlos a partir de un cambio de paradigma vial
con el aporte de la Visión Cero**

María Cristina Isoba/ Alberto José Silveira
Luchemos por la Vida- Asociación civil

Introducción

Según la Organización Mundial de la Salud, en los países de bajos y medianos ingresos, “los usuarios vulnerables de la vía -, peatones, ciclistas y motociclistas y usuarios de transporte público - constituyen una mayor proporción de lesionados o muertos en las carreteras”. Se estima que el 30% de las muertes en todo el mundo son peatones y, en las zonas urbanas, que puede llegar al 44%.

En Argentina, el 22 % de los muertos en el tránsito son peatones, porcentaje que se incrementa en las ciudades, como en Buenos Aires, donde superan el 36% de las víctimas mortales. Es común observar a los peatones que se comportan de una manera arriesgada y también cómo los conductores de vehículos no les otorgan ninguna prioridad o cuidado.

Los peatones son considerados usuarios de segunda clase de las calles y rutas en la mayor parte el mundo, lo cual es asumido como algo natural. A tal punto que cuando se habla de políticas de transporte o de seguridad vial, inmediatamente se piensa en la movilidad de autos, camiones y buses, y en normas de circulación de los mismos, y así lo hacen las autoridades, pero rara vez en los peatones, que poseen el único medio de transporte “natural” del que disponen todos los seres humanos. Así resultan las principales víctimas de los vehículos, especialmente los motorizados (más de 1600 peatones muertos en Argentina y 270.000 en el mundo, en 2014).

En muchos países, todavía se diseña la infraestructura vial sin prestar atención a las necesidades de los peatones. Pero es importante cambiar el enfoque del problema, aprendiendo de la experiencia hoy considerada desacertada, de algunos países



Luchemos por la Vida

Asociación Civil

1990 - Veinticinco años por la vida de todos - 2015

Member of



La Prévention Routière
Internationale

desarrollados, que han planificado rutas y calles teniendo en cuenta prioritariamente a los automotores, y sin prestar adecuada atención a los peatones. Las mejoras en la infraestructura para los peatones resultan prioritarias, si se tienen en cuenta las estadísticas de morbilidad, resultado de cuestiones relevantes si se estudia el comportamiento de los usuarios de la vía pública, peatones y conductores. Aplicar el enfoque de la Visión Cero contribuirá a este cambio.

Objetivo:

Luchemos por la Vida, organización no gubernamental y sin ánimo de lucro que estudia y trabaja en Argentina para prevenir los accidentes de tráfico, decidió observar sistemáticamente el comportamiento de los peatones en avenidas y calles de una ciudad, Buenos Aires, Argentina, para identificar los comportamientos de riesgo de este grupo y en el mismo ámbito observó el comportamiento de los conductores de vehículos con respecto a los peatones para objetivar y comprender mejor el riesgo de los peatones en el sistema de tránsito local.

Metodología:

Se seleccionaron muestras representativas de encrucijadas de calles y avenidas de la ciudad de Buenos Aires y se registraron observaciones del comportamiento de 3685 peatones. Esta información se complementó con entrevistas focalizadas para conocer las motivaciones de las conductas observadas.

Por otro lado se observó el otorgamiento de la prioridad peatonal en 1150 situaciones de encuentro vehículo-peatón.



Luchemos por la Vida

Asociación Civil

1990 - Veinticinco años por la vida de todos - 2015

Member of



La Prévention Routière Internationale

Estudio1: Peatones que se arriesgan

El 94% de los peatones cruza incorrectamente en esquinas de calles semaforizadas

Primera parte: Cruces con semáforo (luz roja prohibiendo el cruce)

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%

* La mayoría no cruza por impedírsele el flujo de vehículos.

Se concluye que **sólo el 6% de los peatones cruza correctamente** en esquinas de calles semaforizadas, porcentaje que se eleva en los cruces de avenidas, aunque ahí se debe tener en cuenta que el intenso y constante flujo de tránsito impide en los hechos el cruce de las avenidas, lo que explicaría un mayor cumplimiento "forzoso".

Por lo que las cifras resultantes muestran un muy bajo índice de cumplimiento por parte de los peatones en las conductas legalmente obligatorias y básicas para su seguridad, y concluimos que el primer guarismo **expresa genuinamente el porcentaje de peatones que eligen su seguridad en las calles, como prioridad.**



Luchemos por la Vida

Asociación Civil

1990 - Veinticinco años por la vida de todos - 2015

Member of



La Prévention Routière Internationale

Segunda parte: Cruces sin semáforo (el peatón tiene prioridad)

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%

En el caso de los cruces en esquinas sin semáforo se observa un comportamiento más adecuado pero se debe tener en cuenta que la mayoría de las personas que cruzan por la esquina lo hacen como parte de su camino, ya que la esquina configura la continuación de la acera por la que vienen caminando, por lo cual resulta muy importante y mucho más significativa la cantidad de peatones que cruzan por cualquier parte de la cuadra.

Los peatones se arriesgan al cruzar las calles y entrevistas focalizadas a este grupo revelaron las motivaciones más comunes para estas conductas. Cuando se les pregunta las razones por las que no respetan los semáforos peatonales o no cruzan por las sendas peatonales o esquinas, y sí cruzan por mitad de la calles o caminan por la calzada, coinciden en los argumentos de ganar tiempo, caminar menos, porque siempre lo hicieron así, o porque nunca les pasó nada y creen que es igualmente seguro, además de que los vehículos no se detienen en las esquinas para cederles el paso aunque corresponda por ley.

Estudio realizado en la Ciudad de Buenos Aires, en días lunes a viernes, en el horario de 8:00 a 18:00 Hs, durante los meses de agosto y setiembre de 2011, observándose un total de 3685 peatones.



Luchemos por la Vida

Asociación Civil

1990 - Veinticinco años por la vida de todos - 2015

Member of



La Prévention Routière Internationale

Estudio 2: Prioridad peatonal: asignatura pendiente

El 94% de los conductores no otorga la prioridad al peatón

Los peatones, los usuarios más vulnerables del sistema del tránsito, y que son todos los que caminan por la vía pública, se encuentran desprotegidos. Sin carrocería protectora, con un tamaño pequeño y poco visible, sufren graves lesiones en caso de atropello. Por eso, la legislación de tránsito argentina, en línea con la de los demás países, establece que los vehículos deben darle la prioridad a los peatones que cruzan correctamente la calzada por las esquinas o sendas peatonales, y con el semáforo a su favor donde lo hay.

Esto aumentaría notablemente la Seguridad Vial, reduciendo la morbi-mortalidad de los peatones. Dicha prioridad se respeta muchísimo en los países desarrollados, donde controlan y sancionan a los transgresores.

Sin embargo, las observaciones sistemáticas realizadas no arrojaron apego a estas normas por parte de los conductores.

Respeto de la prioridad peatonal

Otorgan la prioridad peatonal: 6% los conductores			
Total de situaciones	Situación vehículo-peatones	Otorgan	No otorgan
1150	Total de situaciones observadas	6%	94%

De ellas:

628	Vehículos que circulan en línea recta por una avenida/calle que los peatones intentan cruzar por la esquina o senda peatonal (sin semáforo)	2%	98%
522	Vehículos que giran hacia la esquina o senda peatonal que los peatones intentan cruzar.	11%	89%



Luchemos por la Vida

Asociación Civil

1990 - Veinticinco años por la vida de todos - 2015

Member of



La Prévention Routière Internationale

Otorgamiento de la prioridad peatonal según el tipo de conductor	Otorgan	No otorgan
Conductores particulares	7%	93%
Conductores profesionales	5%	95%
Motociclistas	0%	100%

Investigación realizada en la Ciudad de Buenos Aires, en días lunes a viernes, en horario de 08:00 a 18:00 Hs., en el mes de junio de 2012, sobre un total de 1150 situaciones vehículo-peatones. Son todos casos en los que el conductor del vehículo podía decidir entre detenerse o no para darle la prioridad a los peatones, y en los que los peatones habían iniciado el cruce, excluyéndose situaciones equívocas.

De las observaciones realizadas se deduce que la prioridad peatonal es ignorada por la mayoría de los conductores. Esta situación explica el alto porcentaje de víctimas peatones y también otra motivación para el comportamiento riesgoso de estos últimos, que no encuentran incentivos para cruzar por las esquinas. Es de esperar que aumente la conciencia social y la responsabilidad de todos, a la vez que se controle y sancione a los transgresores, para evitar tantas muertes absurdas.

Resultados:

De las diferentes observaciones llevadas a cabo, hemos encontrado que, en promedio, sólo el 6% de los peatones cruzan en el camino correctamente en las esquinas



Luchemos por la Vida

Asociación Civil

1990 - Veinticinco años por la vida de todos - 2015



con semáforos y sin semáforos, una tasa muy baja de la observancia a la ley de tránsito. Las entrevistas focalizadas a este grupo revelaron las motivaciones más comunes para estas conductas. Los resultados confirman lo que la psicología del tránsito explica como el “**riesgo elegido**”. Frente a una baja percepción del riesgo debido al aprendizaje de probabilidades, de acciones habituales y repetidas y la creencia de que se benefician de cruzar indebidamente, los peatones eligen arriesgarse. Incentivados a su vez, por el poco respeto a la prioridad peatonal por parte de los conductores de vehículos.

Tan desconocida resulta ésta, que muchas veces quien quiere dar la prioridad a un peatón, éste, desconfiado, se niega a pasar, mientras el conductor respetuoso debe soportar las protestas de los conductores que vienen detrás, cuando no ser chocado por parar para dar paso a un peatón. Para las autoridades, esta infracción no existe, y pese a estar tipificada en la Ciudad de Buenos Aires, como “grave”, prácticamente no se labran actas.

El control y la sanción de los conductores que no respetan la prioridad peatonal o conducen a una velocidad excesiva o violan los semáforos en rojo deviene esencial para aumentar la seguridad peatonal.

Pero también se puede hacer mucho al adecuar la infraestructura a los más vulnerables.

Discusión:

El desafío consiste en revertir esta crítica situación de morbimortalidad del peatón, procurando un cambio social de paradigma, en el cual **la movilidad del peatón tenga prioridad y sea estimulada** para los traslados por cortas distancias **y protegida**. Las vías y velocidades de circulación se pueden planificar, siguiendo estos criterios de preferencia y protección en función de este colectivo, teniendo en cuenta, de acuerdo a la Visión cero, su fragilidad física, sus motivaciones y los límites en su percepción del riesgo. Paralelamente



Luchemos por la Vida

Asociación Civil

1990 - Veinticinco años por la vida de todos - 2015



la concientización de todos los usuarios de la vía pública y la fiscalización del cumplimiento de las normas completarían las condiciones del cambio.

Hacia un nuevo paradigma

Antes que nada, es necesario cambiar la mentalidad, en lo que respecta a la importancia que damos al caminar, como forma o medio de transporte, al que hoy día pocos consideran como tal. Para la mayoría de las personas el aumento del número de automotores es un signo de un mayor nivel de vida y progreso económico, tanto a nivel sociedad como personal, mientras que caminar o andar en bicicleta no son vistos como medios relevantes de movilidad, y así, muchas veces las soluciones que se proponen para las congestiones del tránsito en todo el mundo (y que no se originan en estacionamiento ilegal sino por el aumento del número de vehículos) no pasan por reducir el número de automotores circulantes, sino por más rutas, avenidas y lugares para estacionar.

Una masiva reducción en el tránsito automotor es necesaria (para disminuir las congestiones y por distintas razones ecológicas, de salud, economía, etc) , no sólo en el número de viajes sino también el número de automóviles.

Una densa red de transporte público, eficiente, frecuente, segura, que facilite una ágil y segura combinación con peatones y ciclistas es indispensable.

Pero no basta -aunque de por sí sean escasas en Argentina- pequeñas zonas peatonales y algunas medidas para protegerlos, como los reductores de velocidad y sendas peatonales, se necesitan redes completas de circulación para los peatones, confortables y seguras.

Pero para ello se deben crear las condiciones para que todos los conductores den un **paso elemental de civilización y evolución: dar la prioridad a los peatones.**



Luchemos por la Vida

Asociación Civil

1990 - Veinticinco años por la vida de todos - 2015

Member of



Un principio elemental para aumentar la seguridad de los peatones es separarlos lo más posible del tránsito vehicular, disminuyendo al mínimo los encuentros de ambos, que se dan en general, al cruzar los peatones las vías vehiculares.

Asegurar en los vehículos una velocidad menor es esencial, ya que, a mayor velocidad menor es el tiempo de reacción del conductor para frenar a tiempo, y en caso de arrollar a un peatón el daño será mayor, ya que está demostrado que un peatón embestido a 30 km/h tiene 90% de chances de sobrevivir, pero ya a 45 km/h son menos del 50% y a 64km/h tan sólo del 20%.

Medidas específicas en la infraestructura

Veredas continuas

Sendas peatonales marcadas en las esquinas

(levemente desplazadas de ellas)

y/o sobreelevadas.

Reductores de velocidad

Túneles y puentes peatonales

Ampliación de veredas en esquinas

Chicanas y estrechamiento de la calzada

Calles peatonales y calles sin salida

Refugios centrales

Mejorar la infraestructura aumentará la seguridad y se evitarán accidentes, al planificar las ciudades argentinas para que sean circulables también a pie. Pero para ello, para que alguien elija caminar, tendrá que tener una vía atractiva y segura, desde muchos puntos de vista:

Áreas peatonales, especialmente en el centro de las ciudades, de acceso fácil con transporte público frecuente y seguro, mapas con trayectos atractivos para caminar,



Luchemos por la Vida

Asociación Civil

1990 - Veinticinco años por la vida de todos - 2015

Member of



propuestas de caminatas diversas , como por ejemplo para ir a un determinado espectáculo, shopping, o partido de fútbol, caminando.

Mantener las veredas en buen estado, y limpias (especialmente libres de basura o excrementos de perros y otros) y evitar el estacionamiento o carga de vehículos sobre las veredas, así como liberar a estas de todo tipo de obstáculos, como kioscos o mesas de restaurantes y bares, tachos de basura o contenedores, quioscos, postes innecesarios, etc

También la vía peatonal deberá ser segura, no sólo vialmente, sino en lo que a seguridad personal se refiere, así como bien iluminadas. Si no, los peatones evitarán trayectos donde crean podrán ser asaltados, o sufrir cualquier violencia delictiva, evitarán puentes, túneles o veredas oscuras y desiertas.

Otra medida importante será asegurarse que siempre existan veredas continuas, y además ensanchar las existentes, lograr menores velocidades de los vehículos circundantes, y disminuir la polución ambiental y el nivel de ruido. El embellecimiento y prolijidad de las fachadas, la incorporación de árboles y plantas, y la instalación periódica de bancos, contribuirán a la atracción del trayecto peatonal, y hacer realidad la prioridad de la vida y la salud de todos.

Es deseable encontrar un equilibrio en el cual, se estimule y facilite que, en lo posible,
los trayectos hasta 1 km sean hechos a pie,
hasta 3 km o más promover el uso de la bicicleta,
y el transporte público para los trayectos mayores,
y los automóviles particulares sólo cuando sea imprescindible.

Caminar debe ser redescubierto, no como una actividad relegada a quienes no tienen recursos para tener auto o pagar un taxi, sino como una actividad deportiva, que es saludable, libre de stress y relajante.