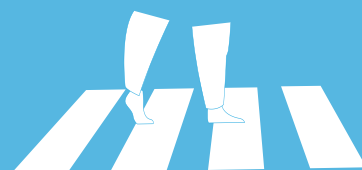


INVESTIGACIÓN ACCIDENTOLÓGICA APLICADA

Datos para la acción

SITUACIONES DE RIESGO VIAL EN PEATONES

Análisis y recomendaciones para la prevención de la
siniestralidad vial



Dirección de investigación Accidentológica

Dirección Nacional de Observatorio Vial

Agosto 2021

AUTORIDADES

PRESIDENCIA DE LA NACIÓN

Dr. Alberto Fernández

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Alexis Guerrero

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

Dr. Pablo Martínez Carignano

DIRECCIÓN NACIONAL DE OBSERVATORIO VIAL

Lic. Pablo Rojas

JEFATURA GABINETE OBSERVATORIO VIAL

Lic. Myriam Serulnicoff

DIRECCIÓN DE INVESTIGACIÓN ACCIDENTOLÓGICA

Lic. Jérica Azar

EQUIPO TÉCNICO

Fernando Picco

Federico González

María Victoria Rey

Sonia Balza

Agustina Romero

Cristian Otero

Introducción

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), 1,35 millones de personas mueren por año a causa de siniestros viales, es decir, 3.699 personas por día en todo el mundo. La mitad de esas muertes corresponden a personas usuarias vulnerables de la vía, entre los que se destacan motociclistas, que concentran el 28%, y **peatones con el 23%** de la participación en el total de víctimas fatales por siniestros de tránsito¹.

En Argentina, según información recabada por el Observatorio Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) durante el particular año de pandemia 2020, se registraron un total de 2.784 siniestros fatales, de los cuales el 10% se caracterizó por ser atropellamiento de peatón, dato inmediatamente por debajo del 53% que fue por colisiones entre vehículos. Como resultado de esos siniestros fatales, hubo 3.138 víctimas fatales, **siendo el 9% correspondiente a peatones**, 44% a usuarios de motos y 21% a automovilistas². Otro informe de siniestralidad de la ANSV, pero durante el primer bimestre de este año 2021, arroja datos preliminares similares, aunque destaca que los casos de peatones fallecidos en esos siniestros ocurrieron mayormente en el horario comprendido entre las 19:00 y 22:00 horas, con un marcado pico a las 20:00 hs³.

La particularidad de la siniestralidad vial con participación de peatones en Argentina es un **fenómeno concentrado principalmente en las grandes urbes del país**. Por ejemplo, los últimos datos publicados en CABA indican que el 33% de personas fallecidas en hechos de tránsito fueron peatones (3 veces por encima del indicador nacional para este grupo vulnerable), constituyéndose en el principal grupo de usuarios de la vía afectadas en esa jurisdicción⁴.

¹ Global status report on road safety. OMS. 2018.

² Informe de siniestralidad vial 2020. Datos preliminares. ANSV.

³ Reporte semanal de siniestralidad 2021- 1º bimestre, datos preliminares. ANSV.

⁴ Informe estadístico sobre las víctimas fatales en CABA. 2019.

Considerando los datos mencionados, este informe elaborado por la Dirección de Investigación Accidentológica del Observatorio Vial de la ANSV pretende **analizar factores de riesgo vial que inciden en la ocurrencia de la siniestralidad que involucra a peatones en Argentina**, teniendo en cuenta que, este grupo poblacional, se constituye como vulnerable desde el punto de vista de la seguridad vial y, por lo tanto, requiere de acciones focalizadas para su particular abordaje y cuidado. Finalmente, y a partir de la evidencia analizada, se proponen recomendaciones orientadas a prevenir los hechos viales que involucran a las y los peatones que residen principalmente en los ámbitos urbanos del país.

El Problema

Los datos de siniestralidad vial anteriormente expuestos ponen de manifiesto la importancia que reviste la implementación de políticas viales orientadas a bajar las tasas de siniestros de todos los partícipes del tránsito y, con mucho más énfasis, las referidas a las personas usuarias vulnerables de la vía entre las que se encuentran las y los peatones. Para esto, cada jurisdicción debería poder desarrollar sus propias herramientas que le sirvan para diagnosticar sobre la situación de la seguridad vial a nivel local, de acuerdo con las particularidades de su contexto, y atendiendo a que la conducta particularmente peatonal es contextual y no puede generalizarse.

No obstante, existe evidencia de alcance nacional y jurisdiccional que permite ilustrar situaciones que ponen en riesgo la vida de las y los peatones, las cuales se necesita estudiar en profundidad para poder generar recomendaciones orientadas a su prevención. A continuación, se exponen dos escenarios particulares que describen factores influyentes en la siniestralidad vial que involucra a peatones en Argentina.

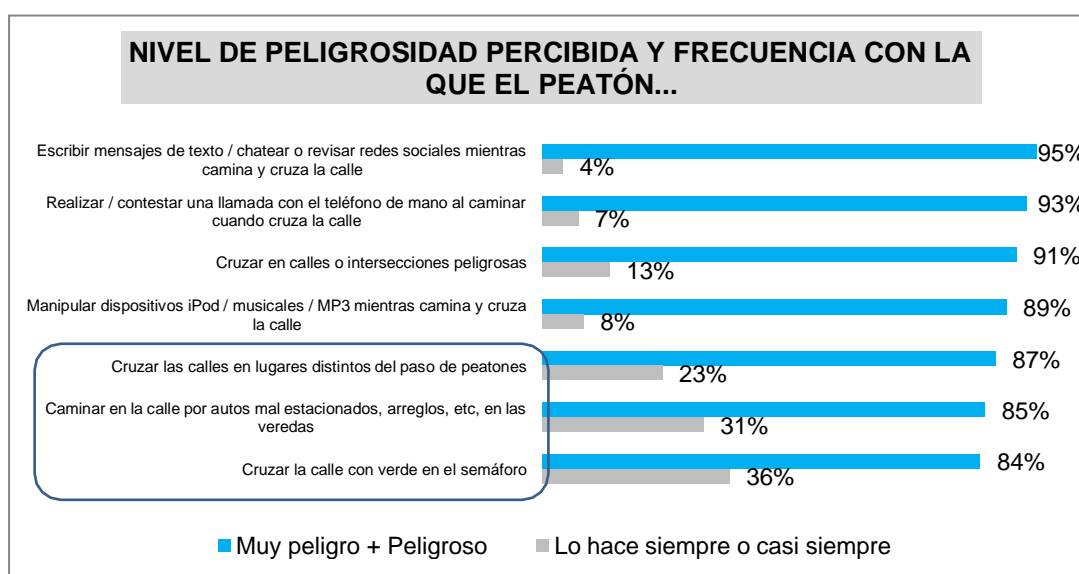
I. La falta de percepción del riesgo

Según un estudio sociocultural llevado a cabo por la ANSV sobre percepciones, creencias y actitudes de la población argentina en torno a la seguridad vial ⁵, el 23% de la población argentina declara que cruza la calle en lugares distintos del paso de peatones, siendo que el 87% reconoce dicho aspecto como peligroso. Por su parte, el 31% de las y los peatones declara que, siempre o casi siempre, camina por la vía pública entre automóviles mal estacionados, arreglos en las veredas y otras situaciones incómodas. Asimismo, se desprende del mismo estudio que, pese a que el 84% de las y los peatones perciben la acción como muy peligrosa, **4 de cada 10 siempre o casi siempre realizan el cruce de calle transgrediendo la señal del semáforo.**

El estudio concluye que, en términos generales, la mayoría de las y los peatones (entre 89% y 95%) muestra un alto conocimiento sobre la peligrosidad de realizar todas estas prácticas viales riesgosas que pueden implicar su participación en siniestros viales; sin embargo, tal como se evidenció, una proporción de éstos reconoce que habitualmente incurre en estos comportamientos. (Ilustración 1).

⁵ Estudio sociocultural sobre percepciones, creencias y actitudes de la población argentina entorno a la Seguridad Vial. ANSV. 2017.

Ilustración 1. Nivel de peligrosidad percibido y frecuencia de comportamientos inseguros en peatones. Total Nación. Año 2017.



Fuente: Estudio sociocultural sobre percepciones, creencias y actitudes de la población argentina en torno a la Seguridad Vial. ANSV. 2017.

Una hipótesis plausible sobre por qué las y los peatones incurren en prácticas viales riesgosas, pese a manifestar el conocimiento sobre su peligrosidad, se vincula con que **este grupo de personas usuarias de la vía no se asume como parte del entramado vial y, en consecuencia, se consideran exentos de las normas, el control y la sanción.** Dicha creencia, construida culturalmente por la preeminencia de vehículos motorizados y la priorización histórica en términos de reformas o “mejoras” de infraestructura, disminuye la percepción del riesgo y podría explicar por qué las y los peatones ponen en riesgo su propia integridad física y la de las demás personas que circulan por la vía.

Otro elemento del contexto que puede explicar los comportamientos de riesgo en peatones puede ser el excesivo material vial que contamina visualmente a conductores y/o peatones (luces de colores, carteles publicitarios, marquesinas, etc.), cuestión que termina siendo un factor de distracción ajeno a éstos y propio del entorno urbano bajo control de cada jurisdicción. Asimismo, y en el mismo

sentido, la deficiente (o a veces nula) iluminación de zonas de tránsito urbano, las sendas peatonales despintadas o la inexistencia de señalización urbana básica como sentido de calles, contramano, cartel de pare, etc., también pueden ser determinantes de situaciones de riesgo para las y los peatones.

II. Conductas de riesgo en peatones y conductores/as de vehículos en situación de cruce

Con el objetivo de estudiar los comportamientos en peatones, la ANSV desarrolló una Metodología que involucra técnicas cualitativas y cuantitativas para su abordaje⁶. Particularmente, este estudio incluyó como prueba de la metodología un análisis observacional de conductas peatonales en la Ciudad de Buenos Aires a través de cámaras de video y trabajo de campo *in situ*. A partir de un análisis etnográfico de los videos se logró identificar y comprender conductas de riesgo, tanto de peatones como de otras personas usuarias de la vía que afectan la seguridad vial.

A continuación, se describen los hallazgos del estudio que conceptualizan las conductas de riesgo identificadas entre peatones y conductores motorizados, y se analizan ciertos tipos de dinámicas de interacción entre ambos, las cuales, por interpretación, suponen un riesgo para las y los peatones en situación de cruce.

Conductas de riesgo en peatones:

- Cruce por fuera de la senda peatonal: las y los peatones no cruzan por el área habilitada para atravesar la intersección, ya sea porque la cantidad de flujo peatonal excede la capacidad del área demarcada para cruzar, o sin ninguna causa aparente.

⁶ Desarrollo de una Metodología para estudiar el comportamiento de riesgo de los Peatones. ANSV. 2019.

- Espera sobre la calzada: peatones esperan a cruzar (por habilitación de semáforo o por la ausencia de vehículos) sobre la calzada, espacio que se encuentra destinado para la circulación de los vehículos.
- Transgresión del semáforo: peatones cruzan la calle sin esperar a ser habilitados por el semáforo.
- Cruce en diagonal: peatones atraviesan la calzada por el medio de la intersección de forma diagonal para llegar de un solo cruce hacia la dirección deseada en su trayectoria.
- Cruce apurado: cuando se visualiza que se está acercando un vehículo, las y los peatones cruzan apurados e, incluso, corriendo.

Conductas de riesgo en conductores/as de vehículos que afectan a peatones:

- No ceder el paso a peatones: en situaciones de interacción entre los vehículos y peatones, conductoras/es no ceden el paso, ni disminuyen la marcha de acuerdo con lo indicado por el artículo 41 inciso "e" de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449.
- Conductor cede el paso presionando a las y los peatones: frente a la intención de cruce de peatón, los automovilistas le ceden el paso, pero, durante ese lapso realizan pequeños movimientos de avance hacia peatones, generándose una situación de presión y apuro.

NO CEDER EL PASO, LA DINÁMICA DE RIESGO MÁS FRECUENTE

La evidencia que arroja el estudio de la ANSV indica que una de las dinámicas de riesgo preponderantes se encuentra relacionada a la **falta de disposición a ceder el paso a peatones por parte de conductores motorizados**. Asimismo, que esta conducta transgresora es característica de los conductores profesionales del transporte de pasajeros. En este sentido, se pudo evidenciar que, cuando los conductores de estos vehículos de gran porte se disponen a girar, no frenan ni

desaceleran la marcha, imponiendo su prioridad de paso a las y los peatones de manera violenta y peligrosa pudiendo desembocar esto en eventos de tipo atropello.

Otra conducta de riesgo en conductores de vehículos motorizados que puede generar la ocurrencia de siniestros viales con participación de peatones es el consumo de alcohol y otras sustancias psicoactivas previo o durante la conducción. En este sentido, conductoras/es bajo el consumo de este tipo de sustancias pueden padecer la alteración de sus sentidos y, en ese sentido, no respetar normas esenciales como el respeto de la señal del semáforo, exceder la velocidad en calles y avenidas, o no visibilizar otros usuarios de la vía, pudiendo provocar estas situaciones el atropello de peatones

Conclusión

Los datos sobre la mortalidad de las y los peatones en las grandes ciudades pone al descubierto la importancia que reviste la implementación de políticas preventivas viales que apunten a reducir los siniestros de tránsito que involucran a estas personas usuarias de la vía. Para abordar este tipo de políticas preventivas, se deberá tener en cuenta la dificultad que comprende estudiar el comportamiento de riesgo de peatones si se lo compara con el del resto de las personas usuarias de la vía. Las particularidades se encuentran relacionadas, en parte, a la importancia que adquiere el contexto y las características propias del entorno vial en el comportamiento "paso a paso" de las y los peatones.

Es por esto que se debe encarar la implementación de técnicas preventivas tomando como punto de inicio el habitáculo de todo tipo de vehículo que se desplace por las vías de circulación; pasando por la altura, posición y giro de la visión de sus conductoras/es; y realizando el mismo camino pero desde el punto de vista de las y los peatones y su posición que, como su comportamiento deja de tener los rasgos homogéneos y estables a lo largo de un trayecto en particular,

deben preverse políticas más bien generalizadas y no limitadas como en el caso de los vehículos.

Desde una mirada estrictamente accidentológica, la problemática evidenciada en este informe puede verse claramente en situaciones cotidianas en el ámbito urbano, como la imposibilidad de contacto visual entre peatones y conductores/as ante la inminencia de cruce del primero; o los peligrosos giros de vehículos desde el carril central de la arteria; o la riesgosa sincronización de la luz verde de las avenidas que invitan al desarrollo de velocidades poco precautorias de los autos, resultando en situaciones de cero margen de error para peatones más rezagados, etc.

El contexto vial diferenciado por las características urbanas propias de la jurisdicción, más las conductas particulares libres (y transgresoras) de peatones y conductores/as de vehículos en situación de cruce vinculadas a la falta de percepción del riesgo, pero también a la ausencia de control y sanción, podrían ser un resumen de los grandes puntos problemáticos a abordar para el tratamiento de la seguridad vial peatonal que involucra tanto a las personas como a los entornos viales donde la interacción entre los actores sucede.

Recomendaciones para incrementar la seguridad vial peatonal

A partir de la evidencia analizada en este informe, se detallan algunas propuestas para reducir los hechos viales que involucran a peatones. Las siguientes recomendaciones nacen del estudio de las posibles causas que originan los siniestros viales donde participan peatones, tanto en zonas de extrema urbanización, como de lugares con escasa infraestructura vial, donde, incluso, se suele poner en discusión la prioridad de peatones en la vía pública.

⇒ **En referencia al comportamiento del tránsito en general**

- **Fortalecer la mirada del respeto y la convivencia vial** entre todas las personas usuarias de la vía pública. Usar los espacios de capacitación intensiva que ofrece el otorgamiento de la licencia de conducir para incorporar claros criterios que aborden la temática de las y los peatones, como la prioridad absoluta de la que goza en toda situación de tránsito y la exclusividad que portan sobre el uso de la senda peatonal y la acera. Introducirle al resto de las personas usuarias de la vía el concepto de “invitadas/os” al terreno del tránsito peatonal urbano, dónde son éstos la prioridad absoluta pero también con reglas viales que cumplir, desmitificando la mirada actual que parece ir en contrario.

- **Introducir el factor DISTRACCIÓN en el comportamiento vial de las y los peatones.** El abordaje de las temáticas viales respecto a las causales de siniestralidad no debe exceptuar los comportamientos como cruces o circulación de peatones por fuera de la senda peatonal; la lectura de dispositivos móviles y/o uso de auriculares en situaciones de cruce de calles o el descenso a la calzada antes de la señal del semáforo, entre otras. Las y los peatones no deberían abusar de su derecho prioritario de uso y abuso de la vía pública, tapado a veces tras su figura de personas usuarias vulnerables de ésta.

- **Trabajar con las empresas de transporte público urbano de pasajeros** con capacitaciones orientadas a sus choferes profesionales para que estén preparados ante situaciones de cruce de peatones por delante de su unidad cuando ésta se encuentre detenida en cualquier situación; ya sea por el descenso de pasajeros o por cruces inapropiados a mitad de calle.

- **Concientizar a peatones de zonas rurales sobre uso de vestimenta de color claro o bien con cintas adhesivas retro-reflectantes** para brindar a las otras personas usuarias de la vía la posibilidad de divisarlas a tiempo. Además, intensificar en escuelas y municipios de esas zonas los conceptos sobre el tránsito de peatones en zona rural, advirtiendo sobre la circulación en sentido

contrario al tránsito del carril adyacente, el cruce de calzada de manera perpendicular a la misma, y la obligatoriedad del cruce de ésta, si existiera por el puente peatonal destinado a tal fin.

⇒ **En el marco estrictamente vehicular**

- **Concientizar sobre la importancia de la posición del conductor dentro del habitáculo.** Alertar sobre situaciones donde se detecten vehículos en donde sus conductoras/es adoptan una postura “baja y hacia atrás” respecto de su posición en la butaca; parabrisas polarizados que impiden contacto visual entre el vehículo y peatón; elementos presentes en el habitáculo que obstaculicen la visión del conductor; o cualquier otro factor que dificulte la visión frontal y/o lateral de ambos. Esto puede tener implicancia directa en situaciones de giro en intersecciones, en cruces peatonales, o en cualquier otra zona ocasional de convivencia en la vía pública.
- **Concientizar en los cursos para el otorgamiento de licencias** a conductoras/es sobre el uso de las luces de giro y su importancia como señal de advertencia a todos los partícipes de la vía, pero haciendo especial foco en las y los peatones.
- **Reforzar los controles sobre los vehículos que no respeten la distancia reglamentaria entre el piso y la carrocería frontal.** La modificación de la altura del eje delantero que puede realizarse en el frente del vehículo podría agravar las lesiones de peatones que sufran un contacto con éste. Por otro lado, la presencia de elementos en el mismo sector como defensas, malacates o refuerzos, también pueden actuar como factores agravantes de lesiones en atropellamientos. (Ilustración 2).

Ilustración 2. Ejemplo de vehículo que no respeta la distancia reglamentaria entre el piso y la carrocería frontal.



⇒ **En cuanto al contexto de la vía**

- **Analizar detalladamente las intersecciones** que unen alto tránsito peatonal con altos niveles de giro por parte de los vehículos en la zona. En situaciones donde las sendas peatonales se trazan en zonas de escasa distancia respecto al centro del cruce de las propias calles, puede ser recomendable el desfase de esa senda para peatones. Esto es para que conductoras/es al girar lleguen más tarde al contacto con el cruce peatonal y aguarden el mismo lo más alejados posible. En ese caso, se recomienda el uso de barreras peatonales para desalentar a los peatones a que invadan la calzada de todas maneras⁷.
- **Aumentar los controles en sectores donde no se permite el estacionamiento**, detención y/o carga/descarga de mercadería por parte de vehículos de gran porte en arterias de alto tránsito. Esta presencia, aunque sea momentánea, crea obstáculos riesgosos en la vía que impide a conductoras/es que circulan por ella visualizar con la mayor antelación posible el probable cruce intempestivo de peatones por detrás de los vehículos allí detenidos.
- **Mantener despejada la calzada** de elementos ajenos a la misma y que provoquen nula visibilidad para conductoras/es. Objetos como cestos altos de basura, contenedores de escombros, tráileres, camiones, etc. suelen no dar

⁷ Guía de políticas públicas en Seguridad Vial. ANSV. 2020.

oportunidad de maniobras previas cuando peatones se asoman tras ellos, ya sea para cruzar o caminar sobre la calzada.

- **Ampliar la colocación de dársenas exclusivas para el transporte urbano** de pasajeros destinadas al ascenso y descenso de éstos. Para evitar que los mismos que aguardan el transporte público lo hagan sobre la calzada, en los lugares con espacio suficiente, construir zonas donde el ómnibus esté obligado a introducirse, de manera que pasajeras y pasajeros se mantengan alejados del tránsito principal.

- **Controlar el uso y la ocupación de objetos sobre las aceras.** Copas de árboles de baja altura, vehículos ofrecidos para su venta sobre las veredas, ligustros, paradas de colectivos cercanas al cordón, cartelería comercial transitoria, etc., son elementos que suelen encontrarse en la vía pública y pueden provocar el descenso de peatones a la calzada para sortearlos. También reducen la visión de conductoras/es ante situaciones de comportamiento riesgoso de transeúntes. Situaciones de descenso a la calzada, unido a una visión reducida de conductoras/es, son causales inminentes de riesgo en la vía pública.

- **Trabajar con sectores municipales destinados al mantenimiento de semáforos** y el alumbrado público en general. Sobre todo para remarcar sobre la importancia de la óptima visualización que deben tener los semáforos peatonales durante su funcionamiento diurno y nocturno. A su vez, re-ajustar y hacer seguimiento sobre los tiempos de sincronizado para evitar tentar a las y los peatones para que crucen la calzada transgrediendo el semáforo. Los tiempos de espera prolongados resultan en cruces anticipados; y los cruces tardíos muchas veces resultan en tiempo insuficiente⁸.

⁸ Desarrollo de una metodología para estudiar el comportamiento de riesgo de los peatones. ANSV. 2019.

2021 "AÑO DE HOMENAJE AL PREMIO NOBEL DE MEDICINA DR. CÉSAR MILSTEIN"

- **Implementar la colocación de cruces peatonales elevados** sobre la calzada en zonas de tránsito vehicular y peatonal muy intenso. Se realizan a nivel de la acera para priorizar la circulación peatonal; suelen ser fácilmente visibles por conductoras/es y se ubican, generalmente, en las esquinas para reducir la velocidad de los vehículos⁹.

⁹ Guía de políticas públicas en Seguridad Vial. ANSV. 2020.