

MAGNITUD DEL PROBLEMA

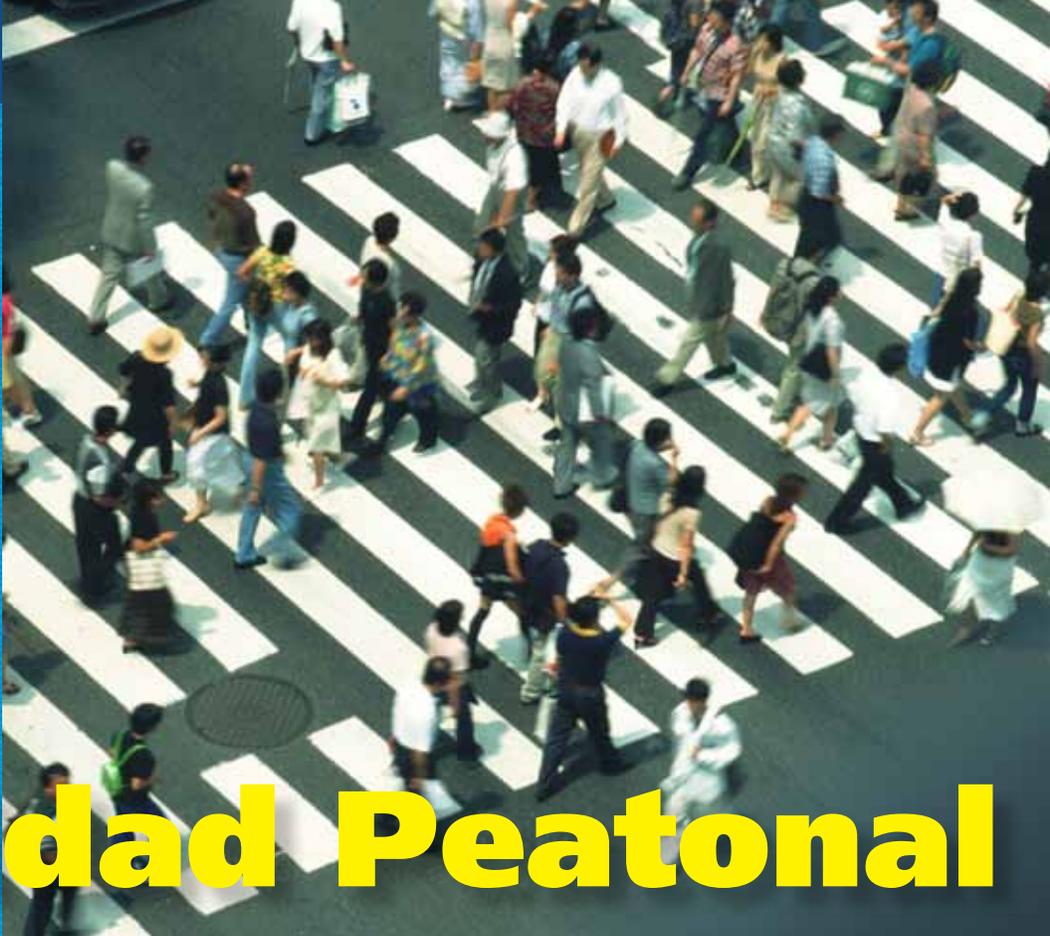
Sistemas de transporte en las Américas y traumatismos causados por el tránsito a los peatones.

FACTORES DE RIESGO PARA LOS PEATONES

La velocidad de los vehículos a motor, la densidad peatonal y de vehículos, el consumo de alcohol, y el diseño y la infraestructura de los sistemas de transporte

RECOMENDACIONES DE POLÍTICA

Marco legal, cumplimiento de las leyes, sistemas de transporte multimodal y adopción de un enfoque intersectorial que incluya a las autoridades de salud y de transporte, a los encargados de la planificación urbana, la policía, los medios de comunicación y a otros interesados.



Seguridad Peatonal

MAGNITUD DEL PROBLEMA

Hoy en día, peatones, automóviles, motocicletas, bicicletas, autobuses, camiones y, hasta vehículos de tracción animal, circulan por los complejos sistemas de transporte. Todos estos usuarios compiten por el uso del espacio en las vías de comunicación. Las fallas en el diseño de los sistemas de tránsito y de la infraestructura aumentan el conflicto entre los usuarios de las vías públicas y generan numerosos traumatismos fatales y no fatales. En comparación con cualquier otro grupo, los peatones son los más afectados por estos traumatismos.

En todos los países de las Américas, las muertes de peatones representan un 23 % del total de defunciones ocurridas en la vía pública, el porcentaje más alto en comparación con cualquier otro modo de transporte. En los países andinos, 43% de las muertes causadas por el tránsito son de peatones; en Centroamérica esta cifra es de 32% y de 31% en el Cono Sur (Argentina, Chile, Paraguay y Uruguay).

Las muertes de peatones suelen ser más frecuentes en los países donde la proporción entre propietarios de vehículos motorizados y número de habitantes es menor. En el Perú, donde en el año 2007 la tasa de vehículos motorizados era de apenas 41 vehículos por cada 1000 personas, 78% de las defunciones ocurridas en el tránsito fueron de peatones. En Argentina, en el año 2006, había 170 vehículos a motor por cada 1000 personas y allí las muertes de peatones sólo alcanzaron 19% del total de muertes ocasionadas por el tránsito.

A pesar de que el número de vehículos a motor en la Región está aumentando rápidamente es poco probable que la mayoría de las familias de ingresos bajos y medios pueda comprar un automóvil en los próximos 25 años. Los países de la Región con las tasas más bajas de propietarios de automóviles por número de habitantes son Guatemala, con sólo 19 por cada 1000 habitantes y Haití con 12 vehículos a motor por cada 1000 habitantes. En cambio, en Canadá y Estados Unidos de América más de la mitad de la población conduce automóviles y en esos países las cifras del total de muertes de peatones causadas por el tránsito llegaron apenas a 13% y 11%, respectivamente.

Las defunciones de peatones y los traumatismos que sufren tienen consecuencias sociales y económicas enormes. Los países tienen que atender el problema de la muerte de peatones con la convicción de que los sistemas de transporte pueden seguir siendo eficientes al tiempo que ofrecen más seguridad para los peatones. Los ambientes seguros deben tener en cuenta la equidad en materia de espacios para los peatones en relación con otros modos de transporte.

Este tipo de enfoque permite hacer ahorros de costos que serán no solo considerables sino también duraderos. Para poner en práctica medidas que protejan a los peatones es necesario que las condiciones individuales, sociales, legales y ambientales sean entendidas y evaluadas desde una perspectiva intersectorial.



**Organización
Panamericana
de la Salud**



Oficina Regional de la
Organización Mundial de la Salud



FACTORES DE RIESGO PARA LOS PEATONES



Factores asociados con las calles y el entorno urbano

- Planificación inadecuada de las zonas comerciales y residenciales, lo que obliga a los peatones a cruzar las calles.
- Alta densidad vehicular en las zonas comerciales y en otras áreas con gran número de peatones.
- En los países de ingresos bajos y medios, la vialidad es escasa y a menudo está mal iluminada.
- La oferta de transporte público no está bien reglamentada, los choferes trabajan demasiadas horas y las normas de seguridad para los vehículos son inadecuadas.
- Calles anchas con muy pocos cruces especiales para peatones que garanticen su seguridad.
- Intersecciones con esquinas amplias y otros elementos del diseño que permiten a los vehículos automotores girar a gran velocidad.
- Congestión de los espacios peatonales causada por vehículos automotores estacionados en las aceras.
- Los espacios peatonales inseguros no sólo causan más traumatismos, sino que también están vinculados a otros trastornos de salud, como aumento del estrés, obesidad, aislamiento social, y deterioro de la calidad de vida.

Factores asociados con el entorno social y las políticas

- Ausencia de un marco legal coordinado, inscrito en una política nacional de seguridad vial que aborde específicamente los riesgos para los peatones.
- Políticas y entornos que en forma indebida favorecen a los vehículos en detrimento de los peatones.
- Insuficiente aplicación de las leyes del tráfico por la policía; solo tres países de la Región declaran que las medidas para hacer cumplir los límites de velocidad se aplican con eficacia.
- El alza de las tarifas de transporte y la poca disponibilidad de transporte público fomentan el uso de vehículos más baratos, como las motocicletas, que aumentan las amenazas para los peatones.
- Falta de políticas para reducir la congestión vehicular en las grandes áreas metropolitanas.

- Reglamentaciones poco eficaces para asegurar el cumplimiento de las normas de seguridad para los vehículos.

Factores asociados con los peatones

- El riesgo de que los peatones sufran traumatismos aumenta cuando estos consumen alcohol.
- Las distracciones y los comportamientos de riesgo, como lanzarse a cruzar la calle, aumentan la probabilidad de que un peatón sufra algún traumatismo.
- Si los peatones no logran reconocer las condiciones inseguras del tránsito, adoptan comportamientos peligrosos que aumentan los riesgos de traumatismos.
- Los niños y los adultos mayores, al igual que las personas discapacitadas, corren más riesgos de sufrir traumatismos graves resultantes del tránsito automotor.
- Entre los factores que más influyen en el número de traumatismos y muertes de peatones se encuentra la combinación de alta densidad peatonal con alta densidad vehicular.

Factores asociados con los conductores

- La velocidad es un factor importante en los traumatismos y las muertes de peatones. Los peatones tienen 90% de probabilidad de sobrevivir si se encuentran en un choque a 30 Km./h. o menos, pero esas probabilidades disminuyen a 50% si la velocidad del vehículo es de 45 Km./h. o más.
- Las leyes de cero tolerancia que establecen el nivel máximo de concentración de alcohol en la sangre entre 0 y 0,02 g/dl para los conductores jóvenes o inexpertos, puede reducir entre 4% y 24% el número de colisiones en los que estos conductores se ven involucrados. Sin embargo, los únicos países de la Región que siguen esta recomendación emanada de la Organización Mundial de la Salud con respecto a los conductores jóvenes son: Brasil, Canadá, Estados Unidos, Panamá y Puerto Rico.
- La inexperiencia y la falta de destrezas de los conductores, en especial de los jóvenes, aumentan los riesgos para los peatones.
- Otros factores que aumentan los riesgos son las distracciones de los conductores y los problemas de la vista. Debería exigirse que todos los conductores se hicieran un examen de la vista.

Leyes y control del consumo de alcohol

- Los límites del nivel de concentración de alcohol en la sangre deben fijarse y controlarse. La OMS recomienda fijar en 0,05 g/dl el límite máximo de concentración de alcohol en la sangre.
- Las leyes sobre el límite de concentración de alcohol tolerado deben estar respaldadas por leyes de venta de licores en bares y restaurantes, así como por otras políticas destinadas a reducir el consumo y el abuso de bebidas alcohólicas.

- Deben promoverse las restricciones para la venta de alcohol a los menores de edad.
- En caso de ser necesario, las leyes contra la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas deben ser más estrictas y, para ello, se debe establecer un sistema de multas o de suspensión de la licencia de conducir a los infractores.
- Los puntos de control de alcoholemia controlados por la policía favorecen el cumplimiento de las leyes que prohíben conducir vehículos automotores bajo la influencia del alcohol.
- Las leyes de tolerancia cero para los conductores y las leyes estrictas relativas a la conducción bajo la influencia del alcohol pueden reducir significativamente los traumatismos y las muertes de peatones. En el año 1995, en Argentina se fijó el nivel máximo de concentración de alcohol en la sangre en 0,05 g/dl para todas las personas; sin embargo, para los conductores profesionales (autobuses, taxis, camiones) se impuso el requisito de tolerancia cero. El resultado fue que se logró reducir en 30% el número total de conductores con un nivel de concentración de alcohol en la sangre superior al límite establecido.

Densidad, diversidad, visibilidad

- Formular políticas de planificación urbana que favorezcan las comunidades peatonales.
- Ejecutar políticas para desalentar el uso del automóvil; por ejemplo, cobro de peaje en zonas congestionadas en los lugares de alta densidad vehicular y sistemas de tarifas de estacionamiento.
- Promover la visibilidad de los peatones. Por ejemplo, la ciudad de Burlington (Vermont) entrega a los peatones y los ciclistas cupones de descuento para la compra de ropa reflectante y otros equipos de seguridad.
- Promover los programas educativos para informar a los peatones (en especial a los niños) sobre la seguridad, junto con programas educativos para conductores que hagan hincapié en el aspecto de la seguridad peatonal.

Relación entre los diferentes modos de transporte

- Diseñar sistemas de transporte que alienten el uso de los diferentes modos de transporte y enfatizen la importancia de la seguridad peatonal.
- Aumentar las inversiones en sistemas seguros de transporte público.



Los sistemas de transporte deben incorporar la seguridad peatonal como parte fundamental de su diseño.

Legislación y cumplimiento de las leyes

- La aplicación más estricta de las leyes de tránsito es fundamental para mejorar la seguridad de los peatones. Aunque muchos países cuentan con las leyes pertinentes, la escasa aplicación de la ley y la exigua presencia de los cuerpos policiales contribuyen a perpetuar las condiciones inseguras para los peatones.
- El mejoramiento de la calidad de los sistemas de información para el seguimiento de los traumatismos y las defunciones puede contribuir a la formulación de políticas basadas en pruebas científicas que reduzcan los riesgos para los peatones.
- La vigilancia policial activa y los sistemas de vigilancia fotográfica para reducir la velocidad y hacer respetar las señales de los semáforos pueden mejorar la seguridad peatonal.
- La aprobación de nuevas leyes puede mejorar el diseño de las calles y los niveles de seguridad. Por ejemplo, en Brasil, la promulgación del Código Nacional de Transporte contribuyó a controlar más eficazmente el tránsito y a reducir la mortalidad.
- Deben establecerse programas de educación sobre seguridad dirigidos a la policía, las autoridades de transporte y el público general.
- El mejoramiento de las condiciones de trabajo de los policías puede reducir la corrupción y los sobornos y aumentar el cumplimiento de las leyes.

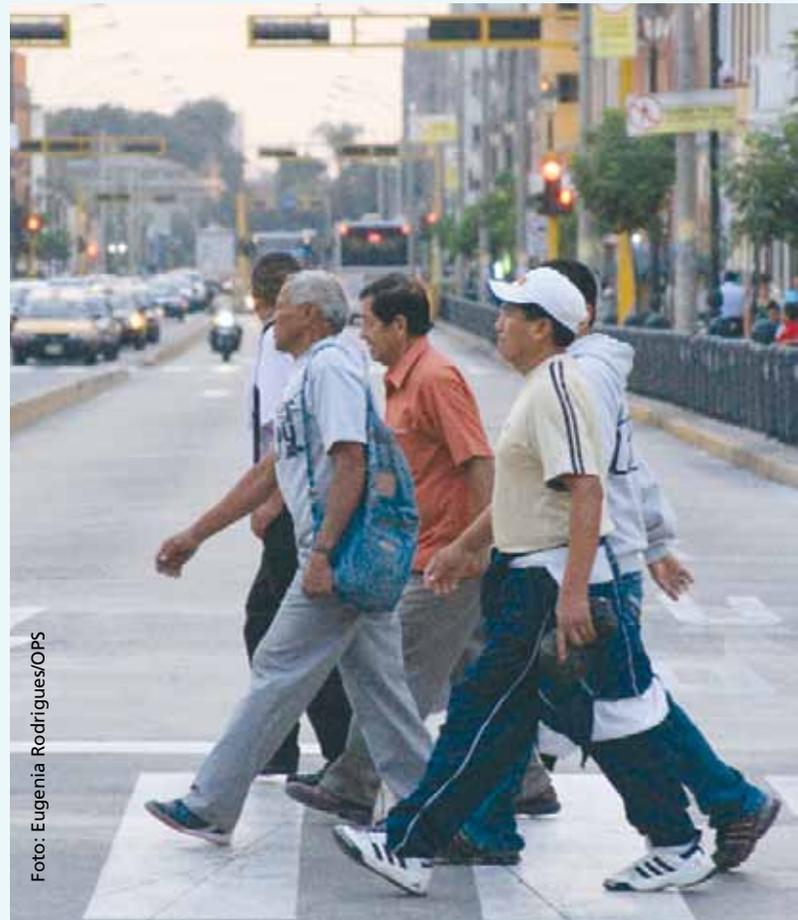


Foto: Eugenia Rodríguez/OPS



Foto: Eugenia Rodríguez/OPS

Hacer cumplir los límites de velocidad

- La fijación de límites de velocidad de 30Km./h. o menos en las zonas de alta densidad reduce el riesgo de colisiones y la gravedad de los traumatismos.
- Los límites generales de velocidad en las calles de las ciudades no deben ser superiores a 50 Km./h.
- Es importante promover el uso de dispositivos para el control del tránsito, topes para reducir la velocidad y ampliaciones de las aceras, principalmente en las áreas residenciales.
- Las políticas que promueven el uso de dispositivos para el control del tránsito pueden reducir hasta en 70%, los traumatismos graves causados por el tránsito a los peatones.
- Los límites de velocidad en las zonas escolares deben ser de 30 a 50 Km./h.
- La adopción de programas "Caminos seguros a la escuela" promueve la seguridad de los peatones más jóvenes.
- Desalentar las estrategias de mercadeo de automóviles que podrían promover formas de conducir peligrosas. En el Reino Unido el gobierno propuso una ley para prohibir la publicidad que presenta vehículos desplazándose a velocidades excesivas.

Ingeniería e infraestructura

- Planificar para facilitar el acceso a los sistemas de transporte de las personas que tienen algún impedimento para moverse.
- Instalar dispositivos para el control del tráfico, como isletas peatonales, topes en las calles para reducir la velocidad, señales de tránsito y semáforos adecuados en lugares de elevada densidad de tráfico.
- Diseñar cruces especiales que mejoren la seguridad peatonal.
- Crear zonas exclusivas para peatones en las áreas donde la densidad de automóviles es muy alta.
- Promover el diseño de calles que fomenten la circulación a poca velocidad en zonas de alta densidad peatonal.
- Diseñar aceras que tengan por lo menos 1,50 m de ancho, en especial, cerca de las escuelas y las universidades.
- Asegurar que las aceras tengan superficies lisas, iluminación adecuada y estén correctamente separadas de la calle.
- Alentar la fabricación de vehículos equipados con dispositivos para detectar la presencia de peatones.