

## Los riesgos viales de ser peatón

**Emma Cibotti**

*Presidenta de ACTIVVAS, asociación civil contra la violencia vial.*

[www.activvas.org](http://www.activvas.org)

Las muertes en tránsito de peatones alcanzan porcentajes elevados en Buenos Aires, en el país y a escala mundial.

Según un informe de la OPS de 2012: *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 medio de transporte. En los países andinos, el 43% de las muertes causadas por el tránsito son de peatones, mientras que en Centroamérica es de 32% y del 31% en el Cono Sur (Argentina, Chile, Paraguay y Uruguay).*

¿A qué son vulnerables los peatones?: a la velocidad. El cuerpo humano no sobrevive a impactos mayores de 50 a 60km/h. Por supuesto los niños resisten velocidades de impacto muy inferiores, y las lesiones físicas graves ya se presentan a más de 20km/h.

El hecho es incontestable, pero las explicaciones que lo interpretan no son siempre claras. Por ejemplo cuando se afirma que un alto porcentaje de las víctimas en accidentes de tránsito tuvo como protagonista a un peatón, corren ríos de tinta para sugerir que los peatones cruzan mal y esto se grafica con campañas que muestran que el peatón muerto era un peatón imprudente. Estas afirmaciones condenatorias, rezuman ignorancia sobre lo que sucede en las calles entre peatones y vehículos motorizados, sobre todo porque no dicen nada del lugar de la embestida y esta omisión como veremos, no es menor.

Pero antes de abordar esta cuestión definamos qué es un peatón. Desde el punto de vista del derecho civil el abogado Carlos A. Ghersi, describe a toda persona que se desplaza sobre sus pies y que frente al automotor se encuentra en una situación de inferioridad.

Pero hay algo más que define a un peatón y lo distingue de un simple transeúnte.

Transeúnte es cualquier persona que camina la vía pública, aunque sea unos minutos, porque baja de su auto para realizar un trámite, el peatón en cambio es la persona que no tiene a disposición la conducción de un vehículo motor. Su acceso a la vía se realiza solo en transportes públicos de pasajeros, o mediante el transporte activo (práctica de caminar y

bicicleta). Las distancias que esa persona cubre por día con sus pies son mucho mayores que las del conductor / transeúnte y por ende está más afectado por el riesgo vial.

Esta distinción abre un gran abanico de características en los desplazamientos que a diario realizamos en una ciudad. Podemos ser conductores y transeúntes o usuarios de los servicios de transporte público y peatones/ciclistas, pero no somos a la vez conductores y peatones.

Por qué establecemos esta diferencia? Porque este es el *quid* de la condición vulnerable del peatón. Está más expuesto al riesgo vial porque cruza a pie las intersecciones. En efecto, las esquinas de calles y grandes avenidas, son los lugares que concentran el 80% de las colisiones, embestidas, choques, y atropellos en cualquier ciudad del mundo.

Y es justamente allí, dónde se produce el número más alto de peatones muertos sobre el total de fallecidos. En efecto, la estadística nacional y la de la Ciudad de Buenos Aires, identifican el hecho de tránsito según **el lugar de la vía: recta, curva, intersección, rotonda, distribuidor, paso a nivel, otro**. Más del 80% se producen en la intersección.

El caso de la Argentina es paradigmático, y merece estudio. En nuestro país, ¿mueren los peatones porque cruzaban mal - en diagonal o por la mitad de la acera-? No. Paradójicamente mueren porque cruzaban bien. La persona atropellada, iba por la senda peatonal cuando un rodado motor lo embistió después de girar a velocidad en la intersección, sin respetar la prioridad de paso peatonal. O es embestida cruzando una bocacalle sin semáforo frente a la cual todo conductor debe reducir la velocidad o detenerse para que el peatón pueda pasar. O por cierto y no son pocos los casos, mueren caminando por la vereda, embestidos por algún vehículo que se sube y los arrolla. En nuestro país el disco Pare –que obliga al rodador motor a detenerse- parece un adorno no una señal. Nunca respetado, fue ideado para permitir que los peatones puedan continuar su marcha, y así funciona en todas partes del mundo.

¿Qué sucede cuando el peatón usa su derecho de paso?: pone en riesgo su vida. En consecuencia para evitarlo no siempre cruza cuando está formalmente habilitado para hacerlo, sino cuando no hay ningún vehículo cerca, aunque al hacerlo vaya contra las normas de tránsito.

Es imprescindible saber que el número de vehículos en circulación es el factor que tiene mayor incidencia en el número de colisiones que sufren los peatones y los ciclistas. **El mayor riesgo vial, surge de la relación entre el volumen de la circulación motorizada y el número y el uso de las intersecciones.**

Esto explica por qué los peatones están en peligro cada vez que necesitan cruzar una esquina.