

Monografía Final

Portada

I- Título:

Elementos para el desarrollo de un programa de Educación Vial Peatonal.
Peatones somos todos.

II- Autor: Gustavo Fiorentini

III- Curso on line “Formación de Formadores en Seguridad Vial 2019”

Mendoza, 25 de febrero de 2.020



Índice de contenidos

Introducción	-----	1
Desarrollo	-----	1
Conclusión	-----	5
Bibliografía	-----	5

Introducción:

En el ámbito de la seguridad vial, existe un rol que todas las personas tenemos, que es el de ser peatones. Aún cuando nos movilizemos en cualquier tipo de vehículo, de uso público o privado, llega un momento en que tenemos que descender del mismo para desarrollar la actividad más antigua y básica que el ser humano ha tenido para desplazarse: **caminar**.

Todos somos peatones en algún momento del día, al usar la vía pública. Por lo que esta modalidad de desplazamiento es la que más población abarca en cualquier estadística. Y es también el sujeto más vulnerable de todos los que utilizan la vía pública. La OMS (2013) señala la importancia de reconocer la fragilidad a la que se encuentran expuestos los peatones, entendiendo que las personas cuentan con una tolerancia física limitada frente a impactos violentos.

Es el objetivo de este trabajo ofrecer un panorama de la realidad del peatón en el uso del espacio y vía públicas en Mendoza y Argentina, y ofrecer en líneas generales algunas propuestas de posibles programas educativos dirigidos a concientizar y valorar la figura del peatón, aprovechando la inclusión del tema en las currículas de los niveles educativos Inicial, Primario y Secundario.

Desarrollo:

Para dar contexto a la problemática de la situación de los peatones en Mendoza y Argentina nos basaremos en los trabajos publicados por organismos nacionales y provinciales involucrados en la temática.

En el trabajo “Situación de la Seguridad Vial en la Argentina” p.20 (2018), del Ministerio de Transporte de la Nación, podemos leer:

“Las muertes por lesiones de tránsito en el mundo afectan principalmente a los jóvenes entre 15 y 29 años – constituyendo la primera causa de muerte en este grupo etario -, y la mitad de las víctimas fatales

totales por siniestros viales corresponden a peatones (22%), ciclistas (5%) y motociclistas (23%), los denominados “usuarios vulnerables de la vía pública” (OMS, 2013).”

En Argentina, las víctimas fatales entre los peatones alcanzan el 11,5%, teniendo similar porcentaje en Mendoza, como se desprende de los datos ofrecidos por el último anuario de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV - 2019). Comparativamente es un porcentaje mucho menor al global, aunque debemos considerar que **falta considerar la relación entre la cantidad de peatones que sufren lesiones o muerte sobre el total de peatones involucrados en los siniestros viales.**

Esto nos daría una perspectiva diferente de la problemática del riesgo del peatón en la vía pública, posibilitando el mayor refuerzo de la educación y conciencia vial sobre este rol.

En el mismo trabajo (pp. 58-59) leemos:

“El estudio sociocultural permitió establecer algunas afirmaciones en torno a la cultura vial argentina. Es relevante tomar en consideración los aspectos que hacen a los comportamientos viales en el país, ya que de esta manera se puede trabajar en acciones que permitan modificar aquellos que pueden afectar la seguridad vial de todos los usuarios de las vías de tránsito:

- **No es la información:** *los sujetos disponen de información suficiente acerca de los factores de riesgo y su peligrosidad y a pesar de ello incumplen las normas fundamentalmente por cuestiones idiosincráticas y adaptativas del contexto.*
- **La falta de autocritica, la culpa siempre la tiene el otro:** *los sujetos conocen la norma y declaran, en su gran mayoría cumplirla (por adecuación al deber ser). Sin embargo, también declaran que la calle es un espacio caótico y caracterizado por el incumplimiento de la ley: “los argentinos” (otros) manejan mal porque no cumplen con las normas. En definitiva la culpa siempre es del “otro”.*
- **Exceso de confianza de los conductores que minimiza el riesgo:** *los conductores creen que están exentos de los efectos negativos. El estudio ha evidenciado que los conductores en ocasiones transgreden las normas porque “creen” en sus habilidades o capacidades como conductores. En este sentido, la “pericia” del conductor minimiza los riesgos y compensa el no cumplimiento de las normas.*
- **La falta generalizada de apego a la ley:** *la cultura vial argentina se visualiza como la repetición de acciones egoístas, individualistas e imprudentes que fomentan una deslegitimización de las leyes de tránsito y la consecuente instalación de normas ad-hoc que se generan en la calle en el día a día. Las prácticas viales se sostienen en lo que “hace la mayoría” y no necesariamente en la legalidad y el “deber ser”.*

Esto es concordante con los datos que emergen del trabajo “Situación de la Seguridad Vial en la Argentina”, de los que se desprende:

“... de los peatones, el 95% sabe que cruzar manipulando el celular es peligroso o muy peligroso, el 87% sabe que no respetar la senda peatonal es peligroso o muy peligroso, y el 84% sabe que no respetar el semáforo es peligroso o muy peligroso, entre otros. Estos números evidencian que la transgresión observada en términos de uso de elementos de seguridad vial, no estaría asociada a una falta de información sino a cuestiones de índole idiosincrática.” (Pp. 57-58)

En el trabajo “Desarrollo de una Metodología para estudiar el Comportamiento de Riesgo de los Peatones (Observatorio Nacional Vial - ANSV - 2019) se pueden leer algunos puntos de interés:

“Identificación de conductas de riesgo de los peatones

* *Cruce por fuera de la senda peatonal: el peatón no cruza 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.*

* *Espera sobre la calzada: el peatón espera 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: los peatones cruzan la calle sin esperar a ser habilitados por el semáforo.*

* *Cruce en diagonal: el peatón atraviesa 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, el peatón cruza apurado e, incluso, corriendo.*

Identificación de los comportamientos de riesgo de los conductores motorizados que afectan al peatón

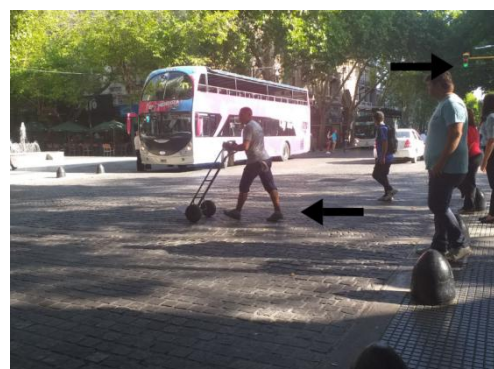
* *No cede el paso al peatón: en situaciones de interacción entre vehículos y peatones, el conductor no cede el paso al peatón ni disminuye la marcha de acuerdo a lo indicado por el artículo 41 inciso “e” de la Ley Nacional de Tránsito 24.449.*

* *Conductor cede el paso presionando al peatón: frente a la intención de cruce de un peatón, el conductor le cede el paso, pero, durante ese lapso de tiempo, realiza pequeños movimientos de avance hacia el peatón presionándolo y apurándolo.”*

Para ilustrar la misma realidad en unas pocas imágenes tomadas en Ciudad de Mendoza:



Persona cruzando en sentido diagonal la intersección de San Martín y Sarmiento.



Una persona cruza sin respetar el semáforo, mientras empuja un carro montacargas.



Dos personas cruzan con el semáforo peatonal en rojo.



Una persona cruza por la mitad de la cuadra, en forma apurada.

Es de destacar que he incluido solamente una pequeña selección de imágenes de un número mucho mayor que muestra situaciones similares.

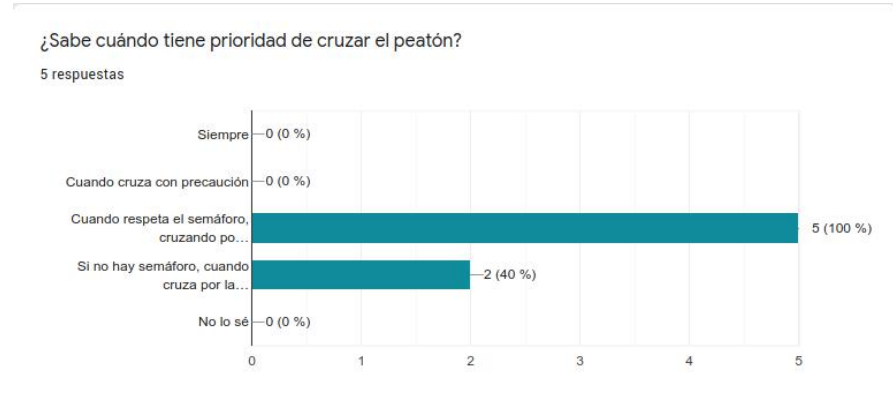
Todas las imágenes pertenecen a archivos del autor.

En una encuesta breve, realizada en la esquina de San Martín y Sarmiento (Peatonal) se replican aproximadamente los mismos porcentajes en cuanto al conocimiento de las normas de tránsito y las prioridades de los peatones.

A estos datos podemos añadir los de la observación cotidiana como caminar por la calzada (especialmente en zonas suburbanas o barriales), cruzar fuera de las sendas peatonales, actitudes de “desafío al automóvil”, etc.

Es fácil notar que a partir de nuestras observaciones podemos arribar a conclusiones similares a las de los estudios citados: **las conductas de los peatones que transgreden estas normas se basan principalmente en cuestiones idiosincráticas o actitudinales, pasibles de ser educadas.**

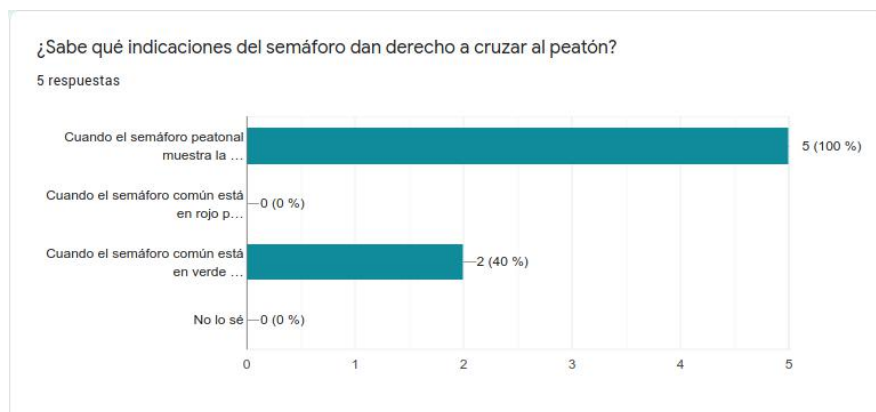
La incorporación educativa y cultural por parte del peatón de conductas de circulación



autodefensiva en la vía pública pueden resultar ser un factor clave en la reducción de los siniestros viales con víctimas fatales o gravemente lesionadas.

De parte de las fuerzas de seguridad vial, provinciales y/o municipales se podría aportar a esta tarea educativa con mayores controles sobre la conducta de los

peatones. Vale recordar al “policía del megáfono” que años atrás se ubicaba en la intersección San Martín y Peatonal.



Conclusión

Ser mejores y más conscientes peatones nos dará la perspectiva y la consciencia para ser mejores conductores y usuarios en general de la vía pública. La noción de vulnerabilidad de la vida humana se encuentra en su mayor expresión cuando transitamos por la vía pública caminando y tenemos que enfrentar el cruce de una calle, especialmente en el ámbito urbano.

En ese espacio de “interferencia” entre las trayectorias de quien camina y de quien conduce un vehículo es donde apreciamos de forma nítida e inmediata la forma en que culturalmente apreciamos el valor de la vida.

Cuando subimos a un vehículo, sea del porte que sea, continuamos siendo los mismos seres humanos, con las mismas vulnerabilidades que teníamos un instante antes de ascender y ponernos en marcha.

Recordarnos peatones, conservando ese enfoque en cualquiera de los roles que nos depare el desplazamiento en la vía pública, puede representar la diferencia entre tener una conducta prudente o imprudente, frente a la misma situación. Mantener siempre la consciencia de peatones nos permitirá recuperar la noción clara de la **fragilidad y vulnerabilidad de la vida humana**, haciéndonos más respetuosos, prudentes y cuidadosos de nosotros mismos y del otro, en cualquier circunstancia.

La cultura es la síntesis de las conductas humanas de una comunidad, y esa cultura se transformará real y seriamente a partir de los cambios de consciencia de los individuos que conforman esa comunidad.

Desde esta mirada, todos los esfuerzos invertidos en este sentido serán valiosos, no importa de qué medida sean.

Reforzar la educación en este nivel, adaptando las propuestas pedagógicas y didácticas a cada nivel de la educación, puede significar un efecto multiplicador positivo para la seguridad vial en general, reduciendo el número de siniestros, y sobre todo, el número de víctimas fatales.

Es imperioso estimular para este fin la convergencia de las personas más capacitadas y motivadas con las que se pueda contar, para diseñar planes que se traduzcan en los resultados buscados.

Bibliografía

- “**Técnica de Conducción**”. Apunte del curso, Trayecto Común. Mgter. Roberto Tomasiello.
- “**Situación de la Seguridad Vial en la Argentina**”. Min. de Transporte de la Nación - 2018.
- “**Desarrollo de una Metodología para estudiar el Comportamiento de Riesgo de los Peatones**”. Observatorio Nacional Vial - ANSV - 2019.
- “**Anuario Estadístico de Siniestralidad Vial - Año 2018**”. Min. de Transporte de la Nación - 2019.