

Estudio 2018 sobre conducta de los peatones en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Introducción:

Desde el año 2007 la cifra de fallecidos en siniestros viales a nivel mundial se ha estabilizado en 1,25 millones de personas por año. El 22% de esas muertes corresponden a peatones, por lo que más de 275.000 personas de a pié pierden la vida en las calles de todo el mundo. Según datos de la OMS casi la mitad de esos decesos corresponden a los “usuarios menos protegidos en la vía pública”, estos son motociclistas (23%), peatones (22%) y ciclistas (4%) del total.

En lo que se refiere a la Ciudad de Buenos Aires, según datos de la Defensoría del Pueblo de la Ciudad del año 2016, los motociclistas son el principal grupo de riesgo al considerar el tipo de movilidad, ya que representan el 42,4 % del total de víctimas fatales in situ y el 39,1% de los heridos. Le siguen peatones que alcanzan al 33,3% de fallecidos y 24,3% de lesionados. Si tenemos en cuenta que según información oficial del SAME durante 2016 fallecieron 137 personas en el lugar del hecho a causa de siniestros viales, la cifra llegaría a 178 víctimas cuando se contabilizan a los heridos fallecidos en hospitales (aplicando el factor de corrección de la OMS se debe multiplicar dicha cifra por 1,3 para considerar a los heridos que fallecen en los siguientes 30 días posteriores al siniestro)

Un gran problema que sigue manteniendo nuestro país en general y la Ciudad de Buenos Aires en particular es la disparidad de las cifras oficiales. Mientras que el SAME, que va al lugar del hecho y tiene la posibilidad de tomarle el pulso a la persona siniestrada para saber si falleció o no, dice que durante el año 2016 hubo 137 muertos en el lugar del hecho a causa de siniestros viales sin contar los siniestros ferroviarios, ni los fallecidos luego de ingresados a los hospitales, la Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires dice que fueron 66 los muertos y la ANSV (con datos provisorios) habla de 70 muertos en el lugar del hecho y 97 como número ajustado a los 30 días.

El indicador “muertos cada mil lesionados” da cuenta del riesgo de fallecimiento que posee cada grupo: mientras que de cada 1.000 lesionados que circulaban en auto han fallecido 5,1 y en motocicleta 7,3, en el caso de los peatones, cada 1.000 personas atropelladas han fallecido 9,1. Esto muestra fehacientemente la vulnerabilidad de este último grupo con respecto al riesgo de vida por siniestros en las calles.

Motivos y métodos estadísticos aplicados para el presente estudio:

El propósito de este estudio es identificar cuáles son los comportamientos y actitudes de los peatones y de qué manera las condiciones del entorno pueden alterar estos comportamientos.

Se realizó un estudio no experimental de tipo descriptivo observacional, recolectando la información por medio de relevamientos en formatos de observación directa filmaciones y fotografías en las esquinas seleccionadas.

El período de estudio estuvo comprendido entre la última semana de febrero y la primera semana de marzo de 2018. El presente corresponde a un modelo estadístico estático, ya que se busca determinar cómo se comportan las variables en el instante temporal observado (no evolución). A partir de la información relevada se realizó un análisis univariado, bivariado y multivariado sobre las combinaciones de comportamiento observadas.

Por otro lado se hicieron entrevistas breves a peatones que cruzaban en infracción a fin de poder determinar si lo hacían conscientemente o por desconocimiento de las normas viales.

El tamaño de la muestra para determinar la proporción de elementos que posee determinada característica o comportamiento fue seleccionado para garantizar un error estadístico de +/- 3%. El tamaño total de la muestra fue de 3506 casos.

El relevamiento se realizó en 10 esquinas representativas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Se eligieron de forma tal de cubrir aquellas combinaciones que presenten las situaciones más ventajosas posibles de información para el peatón tales como esquinas con semáforo peatonal y rejas para cruce desplazado, con semáforo peatonal solamente, cruces de calles y cruces de avenidas. Las observaciones se realizaron en distintos grupos horarios, todas con una hora de duración. Las esquinas estudiadas fueron:

- Av Del Libertador y Juramento
- Av. Cabildo y Av. Congreso (con cruce desplazado)
- Av. Cabildo y Federico Lacroze
- Av. Triunvirato y Olazabal (con cruce desplazado)
- Av. Córdoba y Av. Callao (con cruce desplazado)
- Av. San Juan y Av. Entre Ríos (con cruce desplazado)
- Av. Beiró y Av. Lope de Vega
- Av. San Martín y Av. Juan B Justo
- Av. Directorio y Av. San Pedrito
- Av. Santa Fe y Av. Coronel Díaz

En el trabajo de observación en los sitios de estudio se analizaron los siguientes parámetros definidos previamente:

- Uso de Senda Peatonal
- Forma de cruzar (caminando o corriendo)
- Respeto al semáforo
- Si mira al cruzar
- Distracciones (uso de celular, auriculares, charlando, etc.)

Las variables mencionadas se analizaron segmentando por edad (mayor o menor) y sexo.

También se realizó un análisis sobre en qué lugar el peatón espera para cruzar la calle:

- En zona prohibida esquivando las rejas
- Sobre la vereda
- En la calle

Participaron del presente estudio 6 personas.

Análisis de las observaciones:

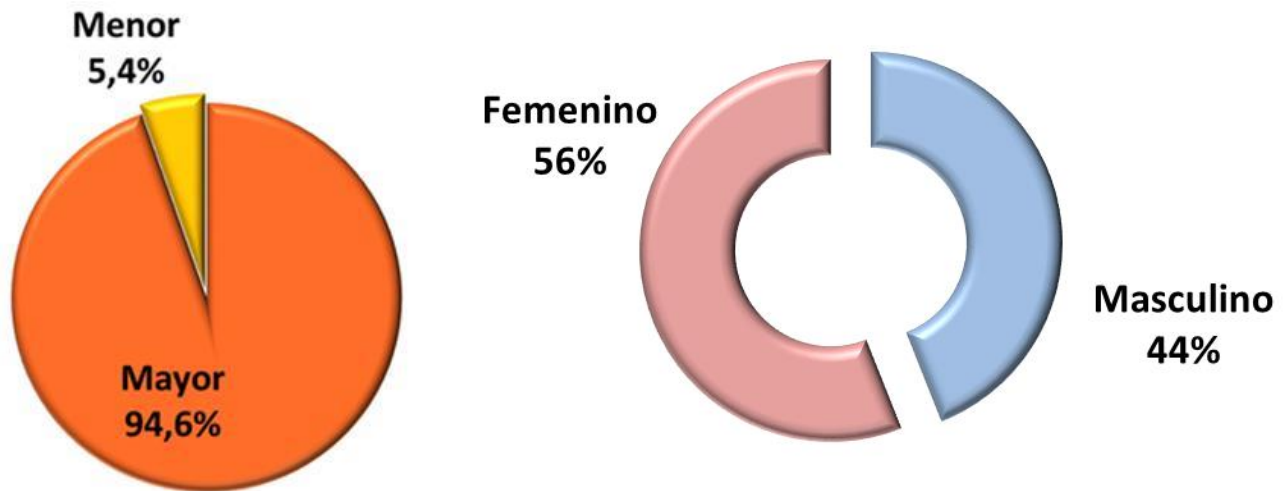
Como primera consideración de lo observado hay que mencionar que cada esquina tiene sus particularidades y su dinámica. Por lo tanto las potenciales soluciones deberán tener en cuenta cuestiones generales sobre educación, concientización, legislación, control, sanción e infraestructura pero sin perder de vista los detalles únicos de cada lugar.

En lo referente a la infraestructura hemos visto que se sigue trabajando en el cruce desplazado de los peatones, retirándolos de los cruces en las esquinas en los lugares donde el giro a la derecha de los automóviles puede poner en riesgo la integridad del peatón. De esta forma se genera un “pulmón” para que los vehículos que giran no se detengan en la esquina entorpeciendo el tránsito de la vía por la que circulaban anteriormente y se respete la prioridad de paso del peatón. Esta medida de crear infraestructura segura para el peatón es excelente, pero se deben cumplir **tres premisas fundamentales. La primera es que** la reja que delimita la zona del cruce desplazado esté **“bien hecha”**. Tres de las cuatro observadas presentan deficiencias en su construcción y colocación. La única que está bien diseñada es la de Av. Entre Ríos y Av. San Juan. Durante el tiempo que duró la observación **nadie cruzó esquivando la reja. La segunda** premisa es **que se eduque, comunique y concientice sobre los motivos por los cuales se construye un cruce desplazado**. Cuando consultamos a los peatones que cruzaban esquivando las rejas, por los lugares indebidos, la mayoría no tenía idea de los motivos de la instalación de esas rejas. Las respuestas fueron de lo más variopintas. Nos dijeron que eran para embellecer la ciudad, para proteger a los locales en caso de choques, para proteger a los manteros, que era un negociado para favorecer a empresarios amigos de los gobernantes, o como nos dijo una señora que cruzó fumando, evitando el cruce desplazado para retirar su moto que había dejado mal estacionada sobre la vereda de Triunvirato y Olazabal...”disculpe, no lo sé porque no soy de este barrio”.

En anteriores investigaciones habíamos recibido respuestas similares. Esto se lo comunicamos a las autoridades del área de la CABA, pero la reacción fue nula. Comunicar a través de los medios y colocando carteles para los peatones en los propios cruces podría ser la mejor solución. **La tercera es que se genere control y se eduque al peatón**. Vimos como la gente, especialmente mujeres y gente de avanzada edad, insultan a los agentes de tránsito que no les permiten cruzar en forma indebida. Sería muy bueno contar con legislación que tenga en cuenta que al peatón infractor primero hay que educarlo, luego concientizarlo y si eso no alcanza tener la posibilidad de sancionarlo.

Un dato importante es que en 3 de las esquinas (Cabildo y Lacroze, Cabildo y Congreso y San Martín y Juan B Justo) se observó la presencia de agentes de tránsito de la Ciudad de Buenos Aires. En el caso de Cabildo y Congreso apenas descubrieron nuestra presencia y nuestras cámaras, 3 agentes empezaron a “controlar, advertir y educar” a los peatones que cruzaban la Av. Congreso esquivando las rejas que llevan al cruce desplazado. Esta repentina actitud de control peatonal por parte de los agentes de tránsito nos fue muy útil a la hora de realizar las observaciones. **Cuando los peatones veían la presencia con actitud pasiva de los agentes, los cruces esquivando las rejas, se multiplicaron por 3,5 en relación a cuando ellos reconvenían a los peatones irresponsables y se multiplicó por 5 cuando los agentes se fueron de la esquina en observación.**

Se entregan a continuación los datos más salientes del extenso informe generado. De las tomas de datos surge que los peatones observados eran en un 94,6% mayores y solo un 5,4% menores variando las proporciones según la hora del día y la cercanía con establecimientos educativos. Del mismo modo el grupo de peatones analizado se compuso de un 44% de hombres y un 56% de mujeres.



Clasificación por edad y por sexo

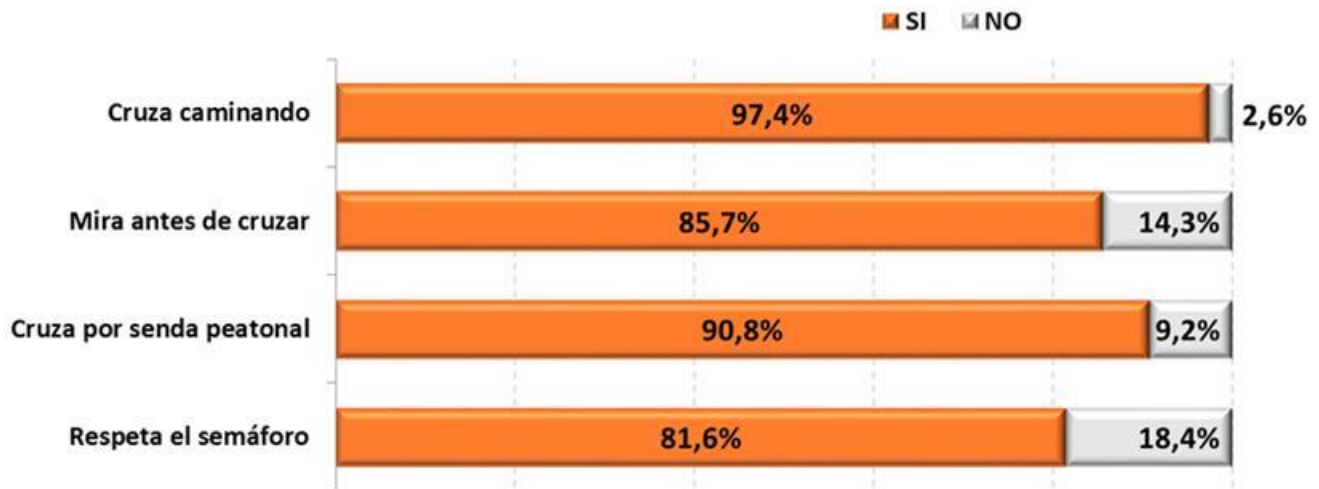
En cuanto a la conducta de acción de “cruzar la calle” se vio que el 18,4% de los peatones no respeta el semáforo y cruza a destiempo. Algo que es muy llamativo es como “observa” la situación de cruce el peatón medio de la Ciudad de Buenos Aires. En lugar de mirar el semáforo peatonal, o en su defecto el semáforo de tránsito vehicular, los peatones suelen observar si los vehículos que circulan por la arteria a cruzar detienen su marcha o no. Independientemente de si tienen el paso habilitado por el semáforo, los peatones se lanzan al cruce en forma lícita o ilícita moviéndose entre los autos detenidos, en este último caso con el semáforo peatonal inhabilitando su paso, poniendo en riesgo su vida en forma innecesaria. Por lo tanto no es de extrañar que el 14,3% no mire ni el tránsito, ni los semáforos. Simplemente, cruzan porque el resto de gente lo hace. Esta actitud es típica de las personas que cruzan conversando con otras, donde una observa la posibilidad o no de cruce y la o las otras la siguen. Un punto donde se ha evidenciado claramente esta conducta es en el cruce peatonal de Federico Lacroze y Cabildo. Los peatones al ver que se pone en rojo el semáforo del tránsito de Lacroze comienzan a cruzar (con el semáforo peatonal en rojo) sin advertir que hay un semáforo que habilita el giro a la izquierda sobre Cabildo. Esto genera conflictos entre automovilistas y peatones y situaciones de riesgo que quedan evidenciadas al ser esta una de las esquinas más peligrosas según las estadísticas del SAME. Hemos presenciado actitudes temerarias como la de un joven que cruzó en forma indebida haciendo frenar bruscamente a un colectivo de la línea 59 e insultando al conductor del mismo. Todo esto ante la mirada desinteresada de una agente de tránsito de la Ciudad que durante todo el tiempo de observación estuvo parada en la esquina sin hacer absolutamente nada.

Por otro lado, un 9.2% de los peatones no respeta las sendas peatonales o el cruce por las esquinas. El cruce en diagonal o a cualquier altura de la cuadra es muy habitual en las calles de la ciudad.

Sobre este punto queda por expresar que el 2,6% de los peatones cruzan corriendo y generalmente lo hacen con el semáforo inhabilitando su paso.

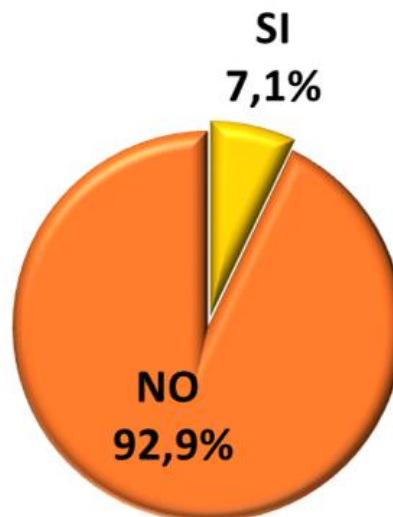


Conducta de Cruce de los Peatones



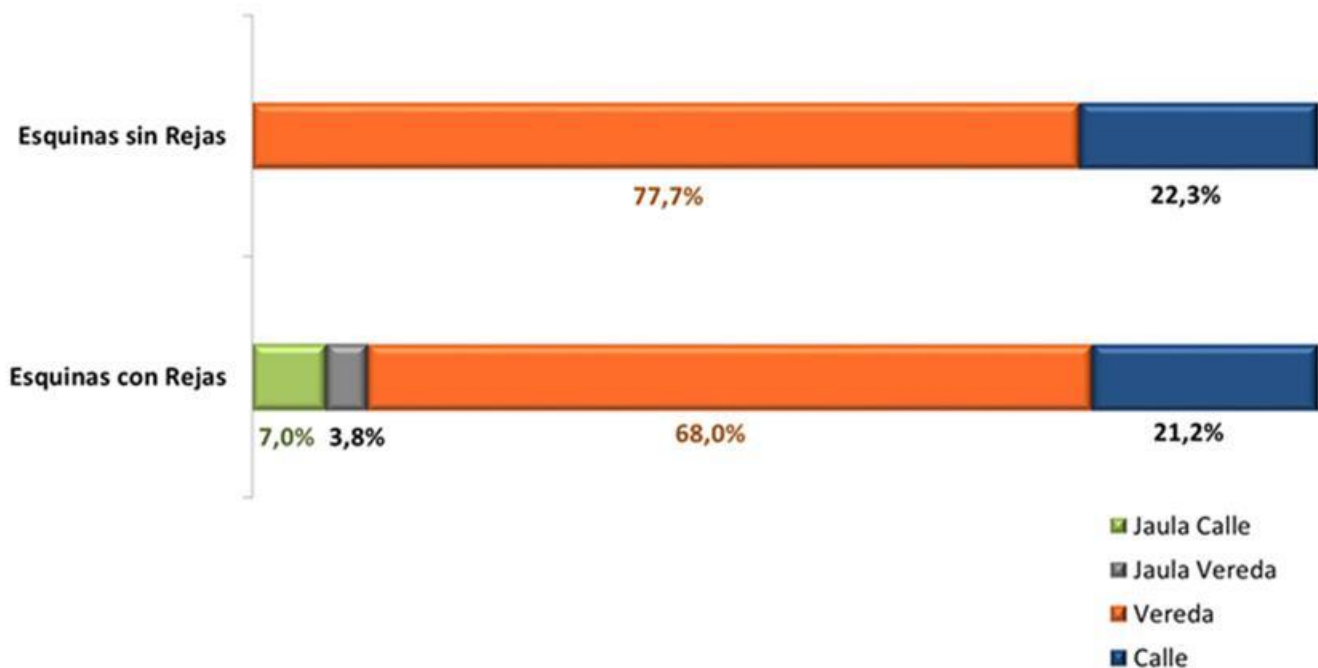
Volviendo al tema de las esquinas con cruce desplazado, como ya dijimos, vemos que cada vez son más gratamente visibles en la Ciudad y que, en principio, son una buena solución en determinadas circunstancias. Un 7,1% de los peatones las “esquivan” caminando junto al cordón y cruzando por un lugar prohibido. Los números cambian mucho de una esquina a otra según como está construida la reja. En el caso de Cabildo y Congreso 10,1% de los peatones cruza por el lugar prohibido. Esto obedece también a que mucha gente que baja de la zona del Metrobus cruza en diagonal ambas arterias, muchas veces en forma temeraria. En el otro extremo está Entre Ríos y San Juan donde la colocación de la reja es excelente y casi no hay alternativa para el peatón más que respetarla.

Cruzan evitando la reja



A la hora de esperar la señal del cruce permitido los porteños también manifiestan su poca paciencia. Un 22,3% de los peatones que cruzan en esquinas normales espera debajo de la acera lo cual, además de innecesario es altamente peligroso. Hay varias observaciones importantes en cuanto a la conducta de espera. La primera es que en las calles y avenidas en las que se permite estacionar aumenta el número de peatones que esperan bajo la acera utilizando a los vehículos estacionados como escudo. Esto se aprecia fácilmente en el cruce de Libertador y Juramento. Está prohibido estacionar sobre Libertador, pero en cuanto un vehículo comete esa infracción automáticamente cambia la conducta de espera de los peatones. Otra cuestión importante es el “mal ejemplo”. Basta que un peatón que está esperando correctamente cambie su actitud y baje a la calle para que muchos otros lo imiten. En esta oportunidad incorporamos también el análisis de espera en las esquinas con cruce desplazado. En esos casos, del total de peatones que esperan a cruzar en el lugar permitido y en el no permitido, el 28,2% lo hace en la calle.

Conducta de Espera



Un tema no menor a la hora de considerar el índice de atropellos son las distracciones. Los denominados “**Peatones Tecnológicos**” son aquellos que transitan o cruzan haciendo uso de aparatos electrónicos que distraen su atención o que afectan principalmente sus sentidos de vista y oído. Llamativamente bajaron respecto de años anteriores. En el 2017 se había llegado a un pico de 18,2% de los peatones cruzando las calles haciendo uso de aparatos electrónicos y en esta observación esa cifra bajó al 14,2% del total. En este rubro se observó en el momento del cruce de calles y avenidas que:

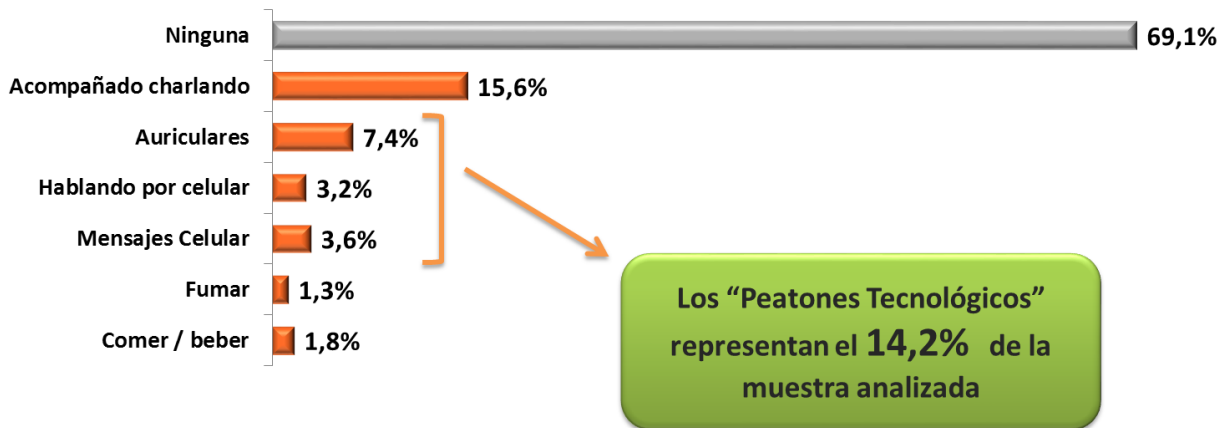
- 7,4% usan auriculares
- 3,2% hablan por teléfono
- 3,6% envían mensajes de texto

Pudimos observar que muchos peatones enviaban mensajes o usaban el teléfono antes de cruzar pero a la hora de empezar a caminar los guardaban. Nos sorprendió que varios de ellos nos dijeran que lo hacían porque era peligroso cruzar la calle usando el celular y otros respondieron que lo hacían por temor al arrebato de los aparatos. Lamentablemente la inseguridad personal en este caso juega a favor de la seguridad vial.

También se observó que son más las mujeres que cruzan haciendo uso de aparatos electrónicos (14,6% del total femenino), mientras que los hombres lo hicieron en un 13,9%.

Otra cuestión que se hizo notoria en las observaciones fue que a medida que nos alejamos del microcentro el nivel de uso de tecnología iba descendiendo. Mientras que en Córdoba y Callao los peatones tecnológicos representaron 19,6% del total, en Olazabal y Triunvirato fue de solo el 7,7%.

Otro tipo de distracción, y en efecto la más común, es cruzar la calle conversando y sin prestar atención al entorno. En este caso el 15,6% de los peatones cruzaron acompañados aunque en una importante proporción se trataba de menores que eran llevados por un adulto.



Observaciones especiales y conclusiones:

- Los "peatones tecnológicos" disminuyeron respecto del año pasado por efecto de la concientización y el miedo al robo de los aparatos. Bajaron en solo un año del 18,2% al 14,2%.
- Las mujeres se convirtieron en mayores malas usuarias de la tecnología a la hora de cruzar la calle en comparación con los hombres
- Los controles peatonales por parte del cuerpo de agentes de tránsito de la CABA no es muy proactivo. Solo cuando notaron nuestra presencia, algunos agentes reaccionaron y empezaron a impedirle a los peatones que cruzaran por los lugares prohibidos.
- La reacción de los peatones y automovilistas hacia los agentes de tránsito cuando estos cumplen con tu deber es muy hostil y hasta violenta.
- La mayoría de las esquinas con cruce desplazado tienen sus rejas mal diseñadas y/o mal colocadas.
- En las esquinas enrejadas con cruce desplazado anteriormente los principales transgresores fueron siempre los hombres. En la observación 2018 el porcentaje de infracciones entre hombres y mujeres es idéntico.



- La gente en un importante porcentaje no sabe por qué, ni para qué se hicieron los cruces desplazados. Por lo tanto se generan más infracciones por desconocimiento que por falta de respeto manifiesta a las normas. Las autoridades de la CABA DEBEN trabajar en un plan de comunicación, educación y concientización del peatón para el uso correcto de esa inteligente infraestructura.
- Los peatones son el segundo grupo en mortalidad en siniestros viales en la CABA solo por detrás de los motociclistas.
- La sensación de impunidad que tiene el peatón al saber que no sufrirá ninguna multa ni reprimenda complementa las conductas temerarias.
- Se ha observado continuamente que ante la espera de cruce, cuando una sola persona baja de la acera, esta conducta es rápidamente imitada por muchos de quienes lo rodean.
- En las calles donde se permite el estacionamiento de vehículos se incrementa la cantidad de peatones que esperan el cambio del semáforo debajo de la acera.
- Los peatones en general no observan los semáforos peatonales, ni vehiculares. Deciden cruzar cuando ven que el tráfico se detiene sin tener en cuenta los semáforos que habilitan los giros a la izquierda.

Consejos para peatones:

- Cruce siempre por las sendas peatonales y si no las hubiere hágalo solo por las esquinas.
- Respete los enrejados de las esquinas y/o los cruces desplazados. Estos están hechos para la seguridad de los peatones y de los automovilistas ya que estos últimos tendrán espacio para doblar respetando la prioridad de paso del peatón sin ser embestidos por quienes quieren seguir derecho por la arteria en la que circulaban.
- Cruce cuando el semáforo peatonal se lo permita y no cuando el semáforo del tránsito indique la detención de los automóviles.
- Acostúmbrese a sacarse los auriculares al momento de cruzar la calle. Aunque el peatón siempre tiene prioridad de paso pueden darse circunstancias especiales, como es el caso del cruce de vehículos en emergencia (ambulancias, bomberos, policía), que necesitan de toda su atención.
- No utilice el celular en ninguna de sus formas mientras está cruzando una calle o avenida. Si tiene una conversación telefónica deténgase apartado de la zona de cruce hasta terminar la misma y recién ahí reanude la marcha.
- Espere a cruzar sobre la acera. La impaciencia de dar uno o dos pasos sobre la calle puede pagarse muy caro.
- Mientras espera a cruzar nunca baje cochecitos de bebés ni ningún otro objeto a la calzada.
- Los semáforos con cuenta regresiva están programados para que usted pueda cruzar caminando a un paso normal. No intente cruzar corriendo o cuando el tiempo ya no se lo permite.
- Mire siempre hacia ambos lados antes de cruzar la calle. Aunque usted tenga la prioridad de paso es preferible ser precavido ante posibles imponderables.
- No camine sobre los cordones de las aceras, sobre todo si estas son angostas, ya que cualquier vehículo, principalmente los colectivos y camiones, podrían golpearlo con sus pasamanos y espejos retrovisores.
- Seamos ejemplo de buenas conductas en el tránsito ya que estas serán imitadas por nuestros hijos.