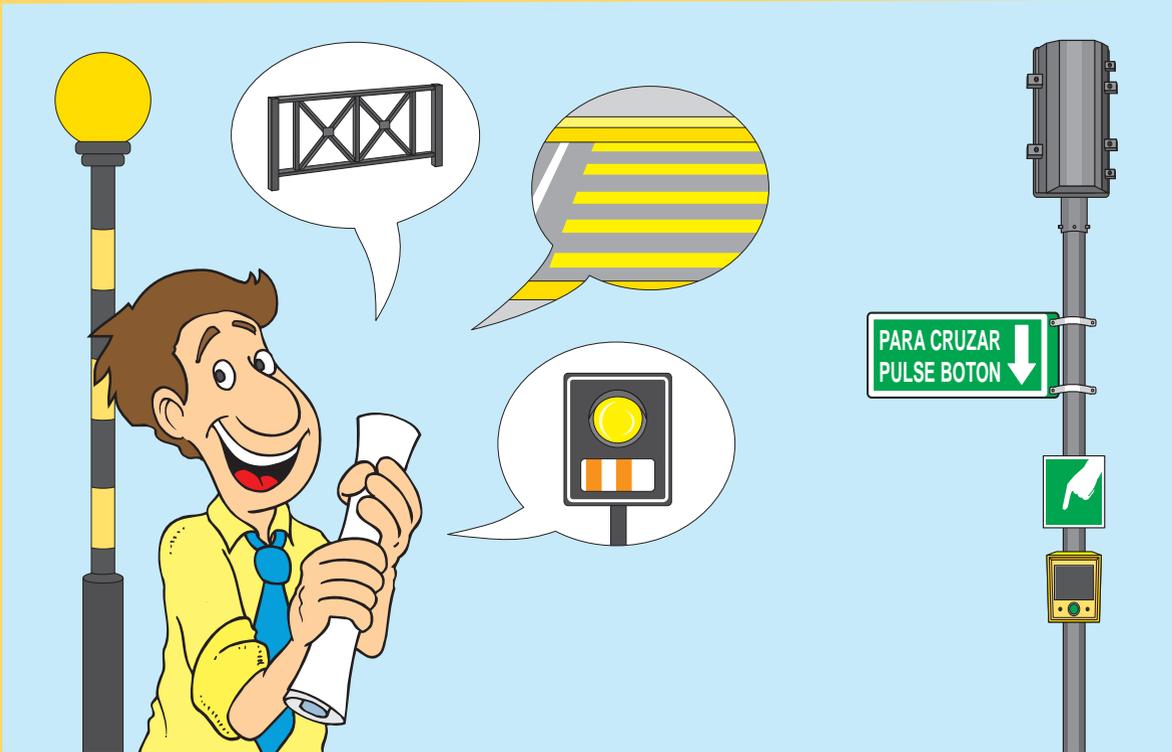




# La Seguridad en el Tránsito



## El Peatón

Por un Trabajo Sano y Seguro

# **EL PEATON Y SU SEGURIDAD DE TRANSITO**

Preparado por:

Sonia Claudet U.

# INDICE

	Página
<b>INTRODUCCION</b>	<b>3</b>
<b>A. EL PEATON: ROPA SEGURA</b>	<b>5</b>
<b>B. EL PEATON: CAMINANDO EN ZONAS URBANAS Y RURALES</b>	<b>9</b>
<b>C. EL PEATON: CONVIVIENDO CON OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE</b>	<b>12</b>
<b>D. EL PEATON: EN CASO DE INFRACCION, ACCIDENTE DE TRANSITO Y USO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES PERSONALES CAUSADOS POR CIRCULACION DE VEHICULOS MOTORIZADOS</b>	<b>20</b>
<b>E. EL PEATON: LA EDAD Y LA SEGURIDAD DE TRANSITO</b>	<b>23</b>
<b>F. EL PEATON Y LAS SEÑALES DE TRANSITO</b>	<b>25</b>
<b>G. BIBLIOGRAFIA</b>	<b>28</b>

# INTRODUCCION

Todas las personas son peatones en algún momento de cada viaje y algunos son peatones todo el tiempo, por lo que es necesario tener presente que son los usuarios más vulnerables de las vías. Esto queda refrendado en el hecho que los peatones muertos en accidentes de tránsito representan, en forma constante a través de los años, aproximadamente el 45% del total de muertos anuales por accidentes de tránsito en el país.

Sólo en el año 2000 los peatones representaron el 43,8% del total de muertos y el 21% del total de accidentados de tránsito (lesionados y muertos) en el país. Estos porcentajes aumentan si se considera solamente los sectores urbanos, elevándose por sobre el 50% en el caso de muertos en accidentes de tránsito.

Cuatro factores confluyen para hacer que esta vulnerabilidad sea tan peligrosa:

1. **Un falso sentido de “Todos me ven”** y, por lo tanto, “nada me puede suceder”, ya que sólo les pasa a otras personas que no son tan visibles como yo. Los vehículos son mucho más visibles para los peatones que viceversa y los choferes están usualmente más conscientes de sus pares del mismo tamaño, o más grandes aún, que de un peatón que se aparece repentinamente frente a los vehículos, en el espacio de circulación de estos últimos.
2. **En caso de un accidente, el cuerpo no tiene protección de ningún tipo.** La carrocería, que protege al conductor en caso de un accidente de tránsito, se convierte en un arma letal para el peatón. Esta situación se ve agravada por el hecho que la masa corporal de una persona es mucho más pequeña que la de cualquier vehículo que la colisione, lo que determina que ésta salga literalmente volando por los aires al momento del impacto; el golpe es, dependiendo de la altura de la persona, en la parte alta del cuerpo si se trata de una persona de estatura baja, lo que provoca que ésta caiga al suelo y sea aplastada por las ruedas del mismo vehículo, o en la parte baja del cuerpo, si es alta, lo que provoca que salga despedida por los aires, golpeándose por segunda vez muchas veces con bordes de soleras, murallas u otros vehículos que se encuentren en el lugar, segundo golpe que suele ser más dañino que el primero ocasionado directamente por el vehículo.

3. **Entre más masa tenga un objeto y mayor sea la velocidad que traiga en el momento del conflicto, más tiempo y espacio necesitará para lograr llegar a una detención completa.** El peatón puede detenerse casi instantáneamente; sin embargo, un automóvil necesitará varios metros de frenado antes de poder llegar a una detención completa, dependiendo esta distancia de la velocidad inicial que tenía al momento de producirse el conflicto. Un bus a la misma velocidad en que se desplaza un auto, necesitará más metros de frenado que éste, y un camión de carga aún muchos más.
  
4. **La falsa creencia de que la señalización y reglamentación del tránsito es para los medios motorizados de transporte.** Los peatones y los ciclistas creen, masivamente, que la señalización y reglamentación de tránsito sólo está dirigida a los medios motorizados de transporte y, consecuentemente, infringen continuamente las mismas. La Ley de Tránsito (Nº 18.290) enumera claramente, en su artículo 167, las normas que debe seguir el peatón para transitar, pero estas normas no se enseñan en ninguna de las asignaturas básicas en los colegios, y el hecho que tampoco se necesite acreditar esta capacidad más tarde en la vida (examen de conducción en el caso de los conductores) hace que cada persona asuma esta tarea en su propio ritmo creativo, sin tener la noción del tránsito como un sistema completo.

A partir de los cuatro factores arriba enumerados es fácil concluir que el peatón es responsable de la seguridad de su propia integridad física y debe tomar estos cuatro factores en consideración antes de actuar al cruzar una calle o en una intersección, y recordar que el dicho “PARE, MIRE y ESCUCHE” antes de cruzar no sólo es válido para el cruce de vías férreas, sino también cuando él ocupa el espacio de circulación de vehículos motorizados. A su vez, las autoridades competentes están cada vez más conscientes de la vulnerabilidad del peatón y diseñan las vías pensando principalmente en ellos, de manera de minimizar los conflictos entre éstos y los demás usuarios de las vías y proveer accesos peatonales seguros, convenientes y agradables de utilizar.

## A. EL PEATON: ROPA SEGURA

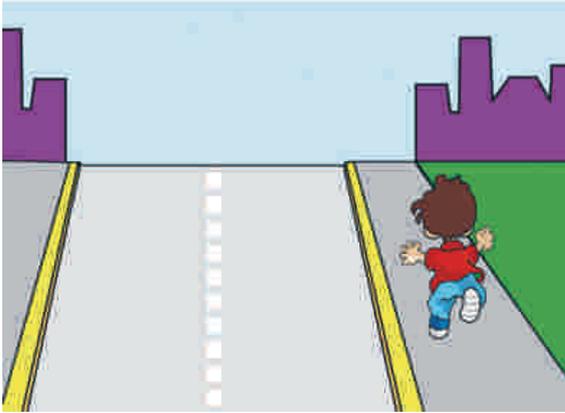
El primer factor del que se hablaba en el punto anterior se refería a la visibilidad de los peatones para los otros medios de transporte, o mejor dicho a su falta de visibilidad para los otros medios de transporte. En esta sección se ahondará más en el tema de cómo hacerse más visible.

Los chilenos históricamente se han vestido de colores oscuros, tales como café y negro. Las razones, aunque algunos argumentan que están relacionadas con la personalidad apagada de los mismos, se deben a dos hechos sencillos: a) el invierno es frío y los colores oscuros absorben y retienen mejor el calor; b) esta es una nación en desarrollo y una gran parte de su población tiene medios materiales escasos, lo que se traduce en que las ropas deben ser adquiridas para permanecer en uso por un largo tiempo. Aquellas ropas de colores oscuros cumplen bien la tarea de ocultar mejor y por más tiempo el desgaste y las manchas de uso.

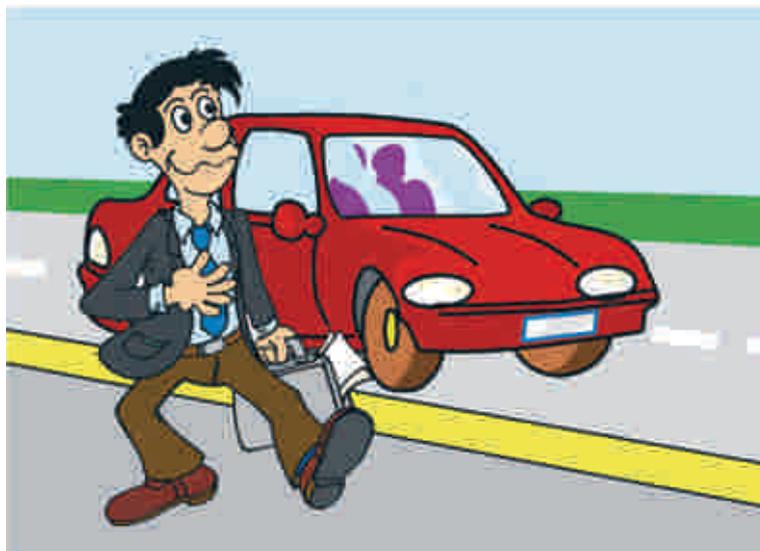


Desgraciadamente en las horas de penumbra, amanecer y atardecer, durante la noche y en condiciones de clima como lluvia y/o neblina, estos colores oscuros hacen desaparecer a la gente en el entorno, como otras sombras más, y no son visibles para vehículos que se desplazan a velocidades de 60 Km/hora en sectores urbanos y de 120 Km/hora en sectores suburbanos y rurales. Existen medidas que permiten que el peatón sea más visible para el tránsito vehicular y que deben tomarse siempre para circular a pie por calles y caminos en horas de penumbra, en la noche o en condiciones de lluvia y/o neblina.

1. No olvidar, dentro de las posibilidades que permiten las condiciones ambientales imperantes, que nunca se debe circular por la calzada. Caminar por las veredas en el caso urbano y por la berma en el caso rural.



2. Caminar siempre enfrentando los vehículos, es decir, por su lado izquierdo de la vía. Tomar esta precaución permite a la persona ver cuando los vehículos se acercan para así tener tiempo de reaccionar en caso de una maniobra arriesgada y peligrosa del mismo.
3. Circular siempre lo más alejado del borde de la solera (en el caso urbano) y del borde de la berma (en el caso rural) para evitar ser golpeado por espejos laterales o carga sobresaliente de los vehículos que circulan por la calzada.



4. Si sabe que deberá desplazarse a pie en la oscuridad y tiene la posibilidad de utilizar ropas blancas, o de colores brillantes como amarillo o verde limón, no vacile en usarlas, porque reflejan la luz de los focos de los vehículos y lo harán totalmente visible a sus conductores.



- 5.- En el caso de vestir ropa oscura, usar sobre la vestimenta una especie de poncho corto con huinchas reflectantes en el pecho y la espalda. Este poncho es sumamente barato si se confecciona con un saco de harina al que se le abre un ojal grande para pasar la cabeza y se descosen los costados para dejar libres los brazos. Las huinchas reflectantes se encuentran en librerías y negocios de autos o de bicicletas y su costo es mínimo.



- 6.- Poner huinchas reflectantes en la parte trasera de los tacos de los zapatos para advertir a vehículos que se acercan por detrás (por ejemplo, bicicletas que también circulan por la berma) que hay un ser humano en movimiento en ese lugar de la oscuridad.

Algunos datos técnicos que corroboran estas medidas son los que entrega la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito:

- 1.- La ropa oscura refleja sólo el 5% de la luz incidente, esto hace que el conductor de un vehículo que circula con sus luces bajas pueda ver a la persona sólo cuando está a 25 m de distancia o menos, y el conductor de un vehículo que circula con sus luces altas a 150 m o menos, dependiendo de la velocidad de desplazamiento del vehículo.
- 2.- La ropa blanca refleja el 80% de la luz incidente, esto hace que el conductor de un vehículo que circula con sus luces bajas pueda ver a la persona cuando está a 60 m de distancia, y el conductor de un vehículo que circula con sus luces altas a 300 m de distancia.
- 3.- La ropa reflectante refleja entre el 90 y 98% de la luz incidente, esto hace que el conductor de un vehículo que circula con sus luces bajas pueda ver a la persona cuando está a 125 m de distancia del vehículo, y el conductor de un vehículo que circula con sus luces altas a 450 m de distancia.

**Un abrigo o vestón oscuro refleja sólo el 5%**



**Las prendas blancas reflejan el 80% de la luz**



**Los materiales reflectantes reflejan entre el 90 y 98% de la luz**



## B. EL PEATON: CAMINANDO EN ZONAS URBANAS Y RURALES

**EN ZONAS URBANAS:** el peatón es el usuario más desprotegido del tránsito y, en la ciudad, el peatón es especialmente vulnerable, porque no se ve bien en medio de tanta congestión vehicular. Los peatones muertos en accidentes de tránsito en las ciudades del país alcanzaron a 424 en el año 2000, lo que significa el 53,8% del total de muertos en accidentes de tránsito en zonas urbanas.

Como todo otro medio de transporte, el peatón tiene derechos y obligaciones, aunque es mejor llamar a estas últimas responsabilidades, las que se ven reflejadas en las normas enumeradas en el artículo 167 de la Ley de Tránsito. Todas son de sentido común y una vez que se han incorporado en la parte lógica de la razón, se convierten en reacciones reflejas, sin necesidad de hacer toda una evaluación de la situación antes de actuar. A continuación, se entrega un listado con las recomendaciones para un peatón urbano:

1. **Camine por la vereda, sin acercarse demasiado a la solera**, porque aquí se corre el peligro de ser golpeado por los espejos laterales de los vehículos en circulación. Muchas veces las veredas están en mal estado y (en vez de depositar toda la responsabilidad en el municipio que muchas veces no puede hacer alcanzar su presupuesto anual para toda la mantención necesaria de calles y veredas) es mejor usar calzado cómodo y plano para caminar y mirar frecuentemente a la vereda, delante de usted, para asegurarse de que no hay un peligro cierto más adelante.

En otras ocasiones, cuando existe una obra en construcción, la vereda está totalmente invadida por materiales y la compañía constructora no ha demarcado y señalizado apropiadamente para establecer un camino peatonal en la calzada que esté libre del peligro de ser embestido por un vehículo; en estos casos es necesario **PARAR, MIRAR Y ESCUCHAR** para asegurarse que no hay peligro en bajar de la vereda y usar la calzada para sobrepasar la construcción.

2. **Para cruzar una calle**, siempre use las demarcaciones destinadas a protegerlo. Si hay pasos cebra para cruzar, no trate de hacerlo en otro lugar, porque los automovilistas han relajado su atención en los peatones después de sobrepasar el paso cebra y usted corre más peligro aún.

3. **Nunca atraviese en diagonal** una calzada o la intersección de dos calzadas, porque esto le lleva más tiempo adentro de un área destinada a los vehículos y no a los peatones.
4. **Nunca cruce una calle saliendo a la calzada por entre vehículos detenidos o estacionados.**
5. **Para cruzar en una intersección de calles.** Si hay un semáforo peatonal, espere sobre la vereda a tener luz verde (nunca baje a la calle antes de tener luz verde o que el carabnero lo indique) y, antes de cruzar, siempre MIRE por sobre el hombro para asegurarse de que no hay vehículos doblando por detrás de usted. Si la intersección está demarcada, cruce entre las dos líneas amarillas destinadas a definir el área de cruce de peatones (los vehículos deben pararse en la línea blanca de detención). Si la intersección está demarcada con paso cebra, cruce la calle en el área definida por éste. Si la intersección no cuenta con demarcación ni semáforo, aunque usted tiene derecho preferente de paso, como siempre PARE, MIRE en todas las direcciones Y ESCUCHE antes de cruzar.
6. **Nunca permanezca en la calzada de una vía.**
7. **Nunca camine escuchando un personal estéreo,** porque con esto elimina un sentido, el oído, que es parte importante de su sistema de protección en el tránsito.

**EN ZONAS RURALES:** en el año 2000, los peatones muertos en accidentes de tránsito en las zonas rurales del país alcanzaron a 319 personas, lo que representa un 35% del total de muertos en accidentes de tránsito en zonas rurales.

En estos lugares es de gran importancia que cuando los peatones circulen en horas de penumbra, noche, lluvia o neblina lo hagan con ropas de colores claros, lo más reflectantes posible de la luz, para hacerse más visibles a mayor distancia por los conductores, dado que en estas zonas la velocidad máxima de circulación es 120 Km/hora y, por lo tanto, la distancia de frenado es mucho mayor que en la ciudad. Hay zonas en que no existe una acera y la vía prácticamente no tiene berma -por ejemplo, algunos tramos en el Camino del Cajón del Maipo-, por lo que los peatones deben circular por la calzada; en estos casos es especialmente importante el hacerse visible a los conductores en toda circunstancia.

Los peatones tienen la responsabilidad de cuidar su integridad física siguiendo estas medidas:

1. **Si no existe vereda, camine por la berma o franja lateral**, lo más alejado de la calzada para no ser alcanzado por espejos laterales, o carga sobresaliente, de los vehículos que transitan por el camino.
2. **Siempre camine por su izquierda, enfrentando al tránsito**, porque, en caso de peligro, usted tendrá más tiempo de reacción y porque, además, en la noche, la cara es más reflectante de la luz que el pelo oscuro y existe una probabilidad más alta de que el conductor lo vea a tiempo y pueda reaccionar.
3. **Siempre lleve elementos reflectantes en su ropa (ver sección A) cuando camine de noche**, o una linterna encendida en su mano para anunciar a los otros usuarios de la vía que un peatón va caminando por la berma.
4. **Nunca cruce el camino cerca de una curva o de la cima de un cerro**, porque, repentinamente, puede aparecer un vehículo desplazándose a velocidad y no habrá tiempo de ponerse a resguardo.
5. **Nunca permanezca en la calzada de un camino**
6. **Nunca cruce el camino en diagonal**, porque permanece más tiempo en una zona conflictiva que al cruzar en línea recta.
7. **Nunca camine escuchando un personal estéreo**, porque con esto elimina un sentido, el oído, que es parte importante de su sistema de protección en el tránsito.

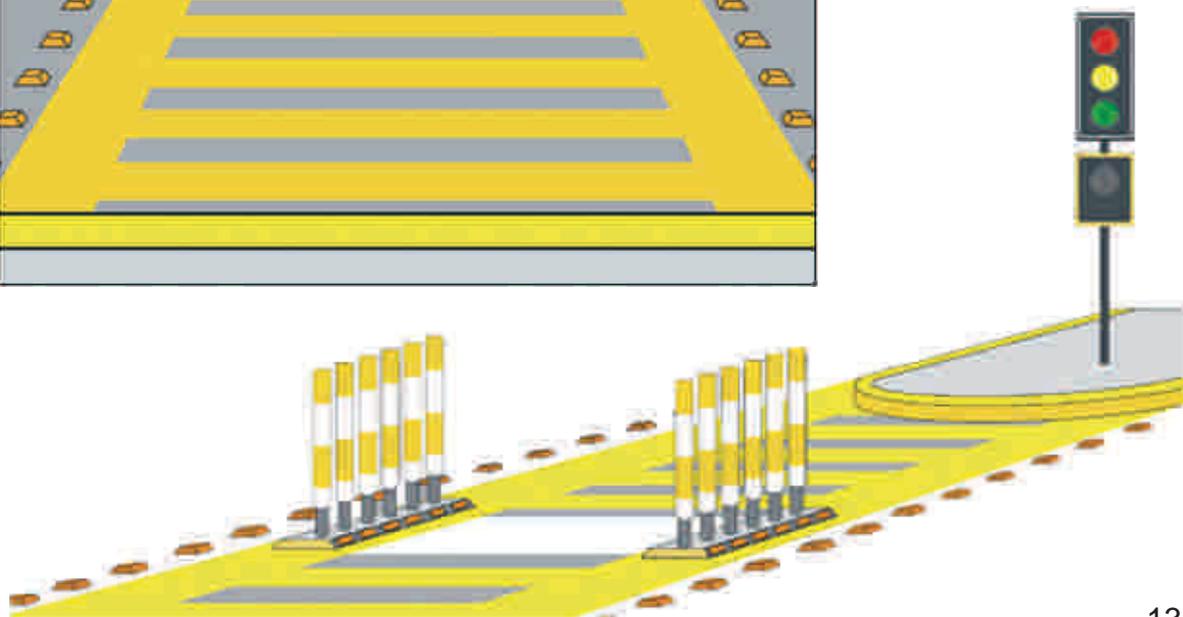
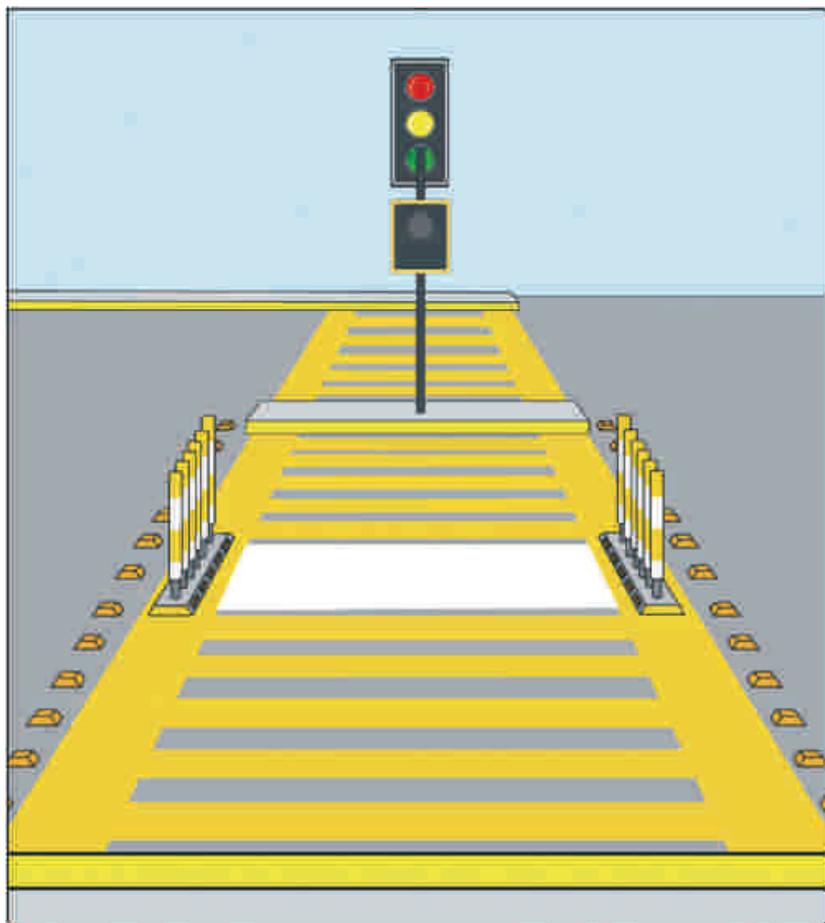
## C. EL PEATON: CONVIVIENDO CON LOS OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE

Conscientes de que el peatón es el usuario más vulnerable de las vías, los ingenieros y arquitectos, especialistas en diseño vial, han creado diversas medidas correctivas que ayudan a protegerlo y a hacer más fácil su transitar y su convivencia con otros medios de transporte. Estas son:

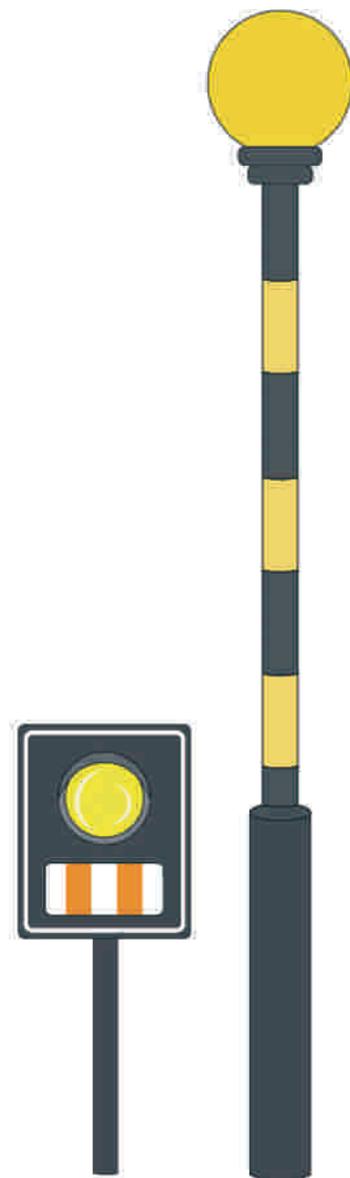
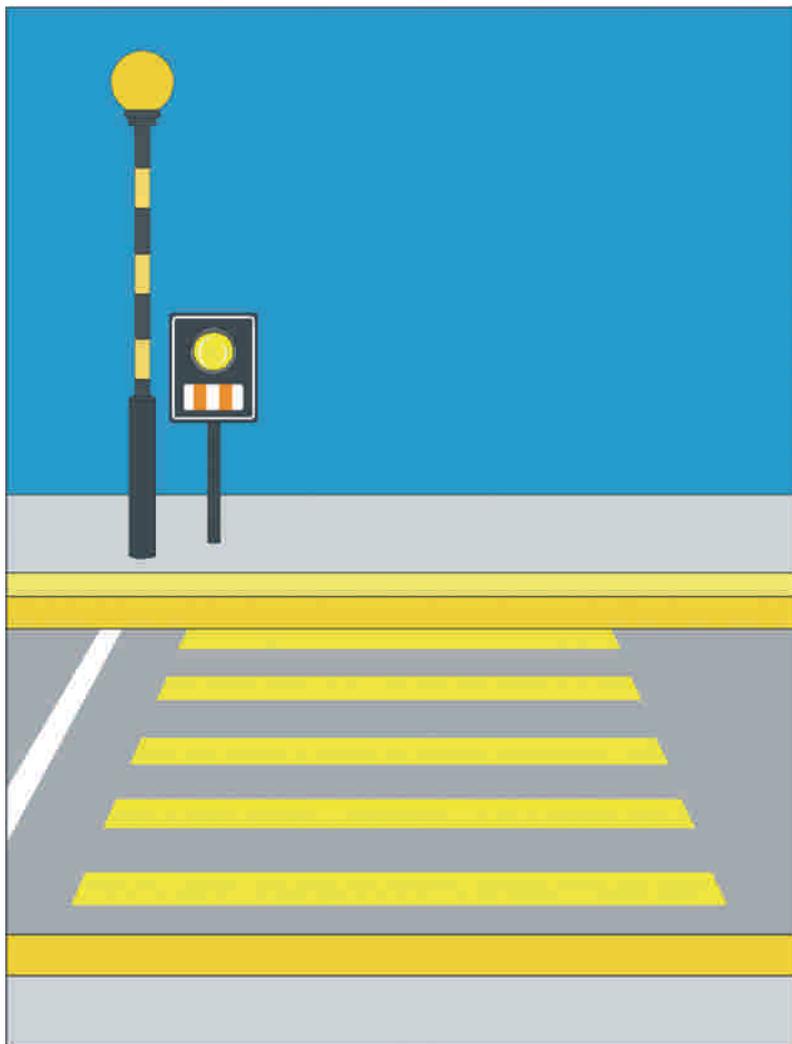
**ACERAS O VEREDAS:** la experiencia muestra que la única forma segura de tránsito peatonal es a través de la segregación del flujo peatonal del tránsito vehicular. Esto se logra con aceras o veredas, construidas preferentemente a mayor altura que la calzada y separada de ésta por una solera. En general, no deberían estar obstruidas por comercio ambulante, ferias o automóviles estacionados porque los peatones



**CRUCES PEATONALES (PELICANO Y CEBRA):** se ubican en lugares con un alto flujo peatonal y claramente visibles para los conductores, siendo efectivos en la reducción de conflictos peatón/vehículo. El principio general de un cruce peatonal es que parte del tiempo los peatones tienen prioridad sobre los vehículos, ya sea con un semáforo, que detiene el flujo de vehículos (cruce pelicano), o aplicando la regla general (Ley de Tránsito) que los vehículos deben detenerse si un peatón está en el lugar definido como cruce (cruce cebra).



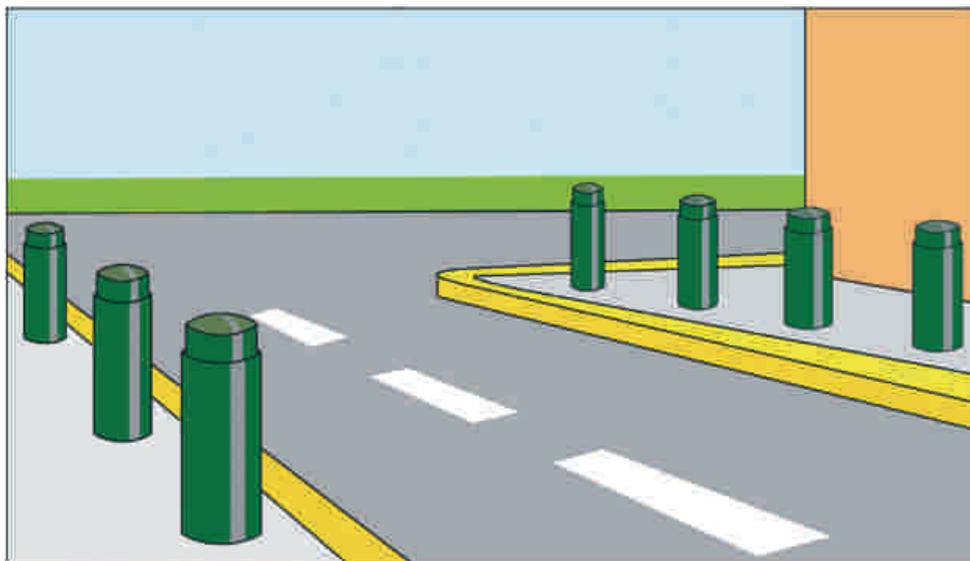
**BALIZAS PEATONALES:** los cruces cebra deben ser claramente visibles para los conductores con el objeto de cumplir su función en seguridad. A veces, esto no sucede por distintas circunstancias, por ejemplo alto tránsito vehicular pesado o lluvia, y es necesario reforzarlos con balizas, cuya función es advertir a los conductores, a distancia, de la existencia de este cruce a través de luces intermitentes claramente visibles. Se ubican a ambos lados del cruce y, en el caso en que exista una isla o refugio central, se agrega una baliza adicional en ella.



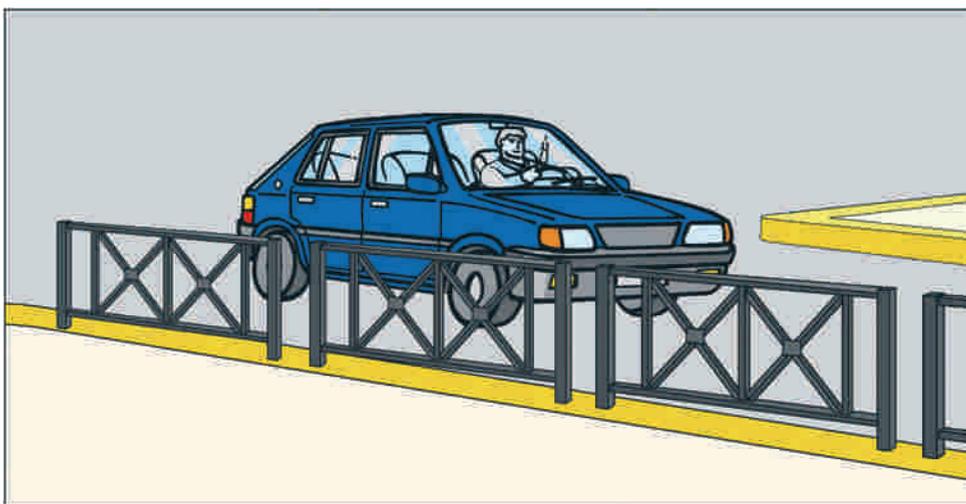
**SEMAFOROS PEATONALES:** se ubican para ser visibles sólo para el tránsito al que están dirigidos y en lugares con un gran flujo peatonal, donde sería peligroso cruzar sin ellos. Algunos pueden ser activados por el mismo peatón.



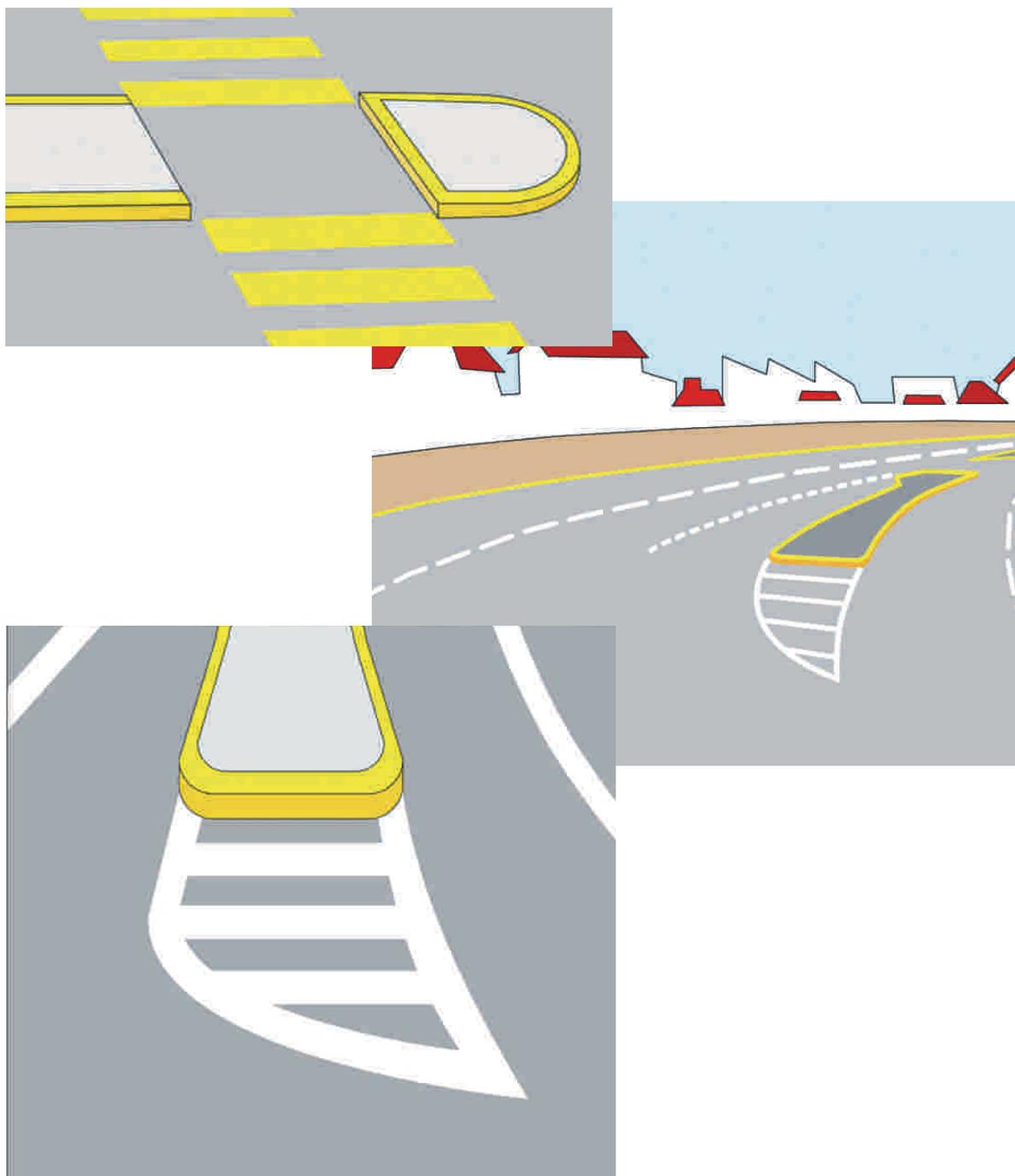
**TOPES DE CONTENCION:** impiden el ingreso y estacionamiento de vehículos en la vereda, o en áreas destinadas a la circulación de peatones, y contribuyen a un tránsito vehicular más expedito cuando son localizados para impedir la obstrucción de la vía con vehículos estacionados.



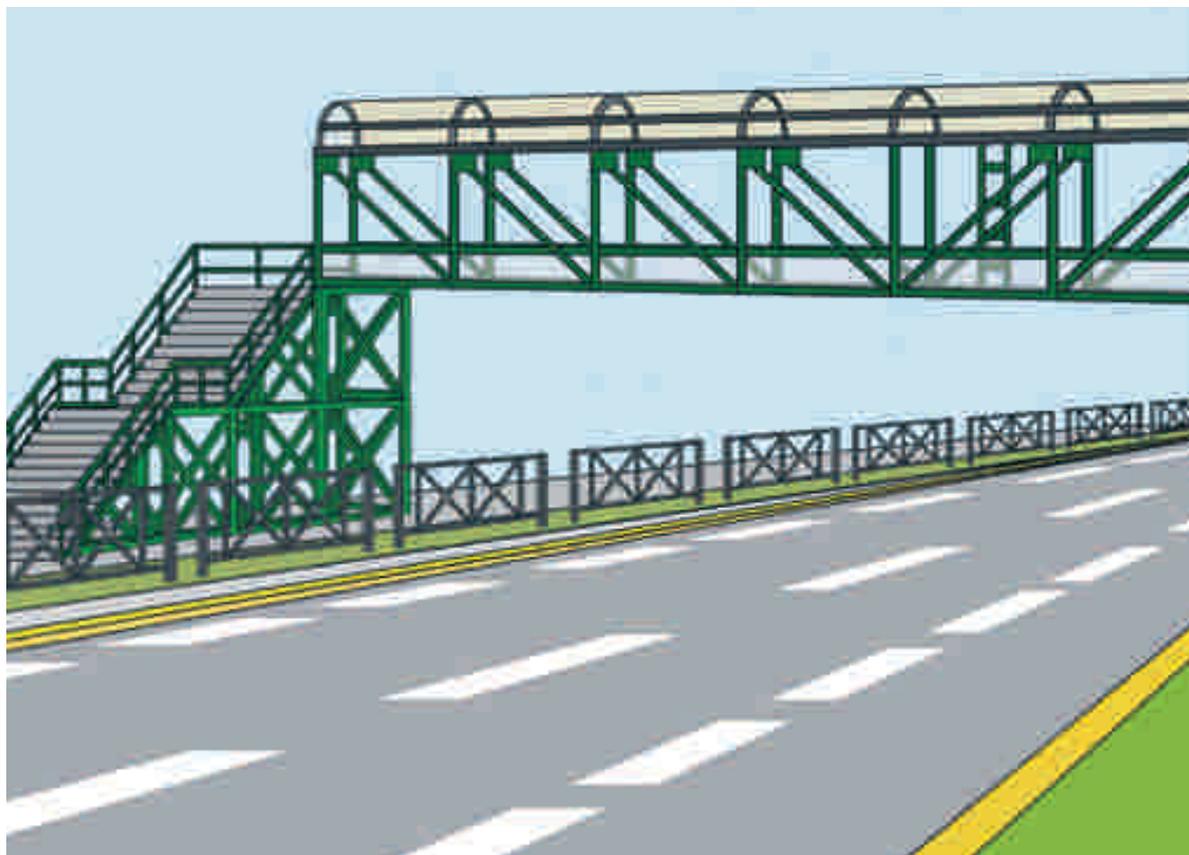
**VALLAS PEATONALES:** se instalan, sin obstaculizar la visual, en el borde de las aceras (30 a 50 cm de la solera) para impedir el acceso de los peatones a la calzada en ese lugar, y para ayudar a dirigir el flujo peatonal hacia instalaciones que ofrezcan mayor seguridad de tránsito.



**REFUGIOS PEATONALES O ISLAS:** ayudan a los peatones a cruzar la vía proveyendo un área de espera segura, ubicada generalmente en el centro de la calzada, lo que permite que los peatones enfrenten un solo flujo de tránsito a la vez.



**PASARELAS PEATONALES:** se utilizan en lugares de alto flujo peatonal en vías de alta velocidad, donde un semáforo podría causar más congestión y riesgo de accidentes; en estos casos se provee de una separación a nivel entre los peatones y otros medios de transporte, pudiendo ser una pasarela (en altura) o un paso bajo nivel. Es usual la utilización de vallas a lo largo de la vía, en conjunto con estas pasarelas, para canalizar el flujo peatonal.



**PASOS BAJO NIVEL:** requieren de una separación vertical menor y, por lo tanto, de menos escalones y de menos esfuerzo al cruzarlos, pero pueden anegarse en tiempo de lluvias y pueden representar un foco delictivo si no cuentan con suficiente iluminación y vigilancia. También se pueden utilizar vallas a lo largo de la vía para canalizar el tránsito peatonal.

**OTRAS RECOMENDACIONES:** Es necesario considerar que el peatón se verá enfrentado a recurrir a otros medios de transporte en algún momento, ya sea de locomoción pública o privada. Al usar la locomoción pública, no se debe olvidar:

- 1.- Haga que el bus o taxi colectivo se detenga, para subir o descender, sólo en las paradas destinadas a este fin, con el objeto de no entorpecer el tránsito vehicular y no exponerse a un accidente.
- 2.- Nunca trate de subirse o descender de un vehículo en movimiento.
- 3.- Al subir a, o descender de un taxi colectivo, nunca lo haga por el lado de la calzada.
- 4.- No permita que los conductores de locomoción colectiva paren en segunda fila para recibir o dejar pasajeros. Esta mala práctica irá desapareciendo en la medida que los usuarios de la locomoción colectiva hagan valer su derecho a resguardar su propia seguridad.

# D. EL PEATON: EN CASO DE INFRACCION, ACCIDENTE DE TRANSITO Y USO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES PERSONALES CAUSADOS POR CIRCULACION DE VEHICULOS MOTORIZADOS

**INFRACCIONES:** La Ley 18.290, de Tránsito, establece como infracción menos grave del peatón el transitar por la calzada, por su derecha, en los caminos o cruzar cualquier vía o calle fuera del paso para peatones, y como infracciones o contravenciones leves las transgresiones a las normas establecidas en el artículo 167 de la citada ley y que han sido revisadas en los párrafos anteriores, pudiendo ser multadas. Carabineros extenderá al peatón la correspondiente citación al Juzgado respectivo con el día y hora de la comparecencia. Si el infractor no se presentara a la audiencia personalmente, o debidamente representado, el juez presumirá la responsabilidad del mismo.

**ACCIDENTES DE TRANSITO:** Con respecto a la responsabilidad por accidentes de tránsito, el artículo 176 de la misma ley dice textualmente: “Se presumirá la culpabilidad del peatón que cruce la calzada en lugar prohibido; del que pase por delante de un vehículo detenido habiendo tránsito libre en la vía respectiva; del que transite bajo la influencia del alcohol, drogas o estupefacientes y, en general, del que infringiere lo dispuesto en el artículo 167 (Normas para el tránsito de peatones)”. El artículo 187 de la Ley de Tránsito establece que los conductores y peatones que hayan tenido intervención en un accidente de tránsito deberán facilitar las investigaciones, inspecciones y estudios que la Unidad Técnica de Investigaciones de Accidentes de Tránsito de Carabineros estime necesario realizar en los vehículos y las personas y, ahondando aún más en el tema, en el artículo 190 dice que, en el caso de que el accidente tenga como resultados lesiones o muerte, estos conductores y peatones serán sometidos a un examen destinado a establecer

la presencia de alcohol, de estupefacientes o sustancias sicotrópicas en su cuerpo; la negativa a someterse a este examen, o la circunstancia de huir del lugar del accidente, serán consideradas como presunción legal del estado de ebriedad o de intoxicación por estupefacientes o sustancias sicotrópicas.

## **USO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES PERSONALES CAUSADOS POR CIRCULACION DE VEHICULOS MOTORIZADOS:**

Todo vehículo motorizado que para transitar por las vías públicas requiera de un permiso de circulación (entendiéndose como vehículo motorizado aquel que normalmente está destinado a desplazarse en el medio terrestre, con propulsión propia, que se encuentra por su naturaleza destinado al transporte o traslado de personas o cosas y los remolques, acoplados, casas rodantes u otros similares que, sin propulsión propia, circulen en vías públicas) deberá estar asegurado contra el riesgo de accidentes personales según la Ley N° 18.490, de fecha 4 de enero de 1986, del Ministerio de Hacienda. Para efecto de esta ley, no se consideran como vehículos motorizados:

- 1. Los que circulan sobre rieles;**
- 2. Los utilizados exclusivamente dentro de los límites de playas ferroviarias, de una fábrica o en el interior de cualquier lugar cerrado, al que no tenga acceso el público;**
- 3. Los tractores y otras maquinarias agrícolas, industriales, mineras o de construcción, dedicadas exclusivamente a las tareas para las que fueron construidas, salvo que requieran permiso de circulación, y**
- 4. Los vehículos con tracción animal.**

Este seguro cubre los riesgos de muerte y lesiones corporales que sufran el conductor del vehículo, las personas transportadas o cualquier tercero afectado (peatones, ciclistas, etc.) como consecuencia de accidentes en que intervengan el vehículo asegurado, sus remolques o sus cargas. Para el pago de las correspondientes indemnizaciones, el artículo 6° de esta ley establece que éstos se harán sin investigación previa de culpabilidad, bastando la sola demostración del accidente y de las consecuencias de muerte o lesiones que éste originó a la víctima. Las víctimas de accidentes de tránsito o sus beneficiarios tendrán acción directamente contra el asegurador (artículo 10°).

De acuerdo a la ley, el seguro garantiza las siguientes indemnizaciones:

- 1.- Una cantidad equivalente a 150 UF en caso de muerte;
- 2.- Una cantidad equivalente a 150 UF en caso de incapacidad permanente;
- 3.- Una cantidad equivalente de **hasta** 90 UF en caso de incapacidad permanente parcial, de acuerdo a la clasificación que al efecto se haga en la póliza;
- 4.- Una cantidad equivalente de **hasta** 90 UF por gastos de hospitalización o de atención médica, quirúrgica o farmacéutica.

Las indemnizaciones y prestaciones previstas por este seguro obligatorio se pagarán con preferencia a cualquier otra que favorezca a la víctima o a sus beneficiarios en virtud de coberturas propias del sistema de seguridad social, incluyendo la que provenga de la legislación sobre accidentes del trabajo, las que se pagarán en la parte no cubierta por el seguro de esta ley.

## E. EL PEATON: LA EDAD Y LA SEGURIDAD DE TRANSITO

En Estados Unidos los accidentes de tránsito son la causa principal de muertes en accidentes del trabajo y representan cerca del 25 % de todos los decesos en lesiones ocupacionales. En Chile, aunque no se tienen cifras exactas, también son causa importante de muerte en accidentes ocupacionales.

En el ser humano, pasada la edad de 45 años, se puede observar una disminución de las capacidades físicas que se manifiesta en movimientos y reflejos más lentos, tiempos de reacción que se alargan y disminución de las agudezas visuales y auditivas. Esto tiene como consecuencia que, a medida que aumenta la edad, la resolución de situaciones de peligro se hace cada vez más lenta y difícil. Paralelamente, el envejecimiento de los tejidos provoca que estos pierdan su elasticidad y que no brinden la protección que ofrecen en el caso de una persona joven, dando como resultado que las consecuencias de los accidentes de tránsito se agraven con la edad.

El análisis de las siguientes tablas, de muertos y lesionados en accidentes de tránsito ocurridos durante el año 2000, permite llegar a conclusiones que confirman esta situación:

### Porcentaje de Peatones Muertos con respecto al Total de Muertos en Accidentes de Tránsito - Año 2000

Edad	Peatones muertos en Accs. de tránsito	Total muertos en Accs. de tránsito	Porcentaje
20 - 29 años	82	324	25,3
30 - 39 años	124	337	36,8
40 - 49 años	120	281	42,7
<b>50 - 59 años</b>	<b>109</b>	<b>231</b>	<b>47,2</b>
<b>60 - 65 años</b>	<b>48</b>	<b>87</b>	<b>55,2</b>

## Porcentaje de Peatones Lesionados con respecto al Total de Lesionados en Accidentes de Tránsito - Año 2000

Edad	Peatones lesionados en Accs. de tránsito	Total de lesionados en Accs. de tránsito	Porcentaje
20 – 29 años	1386	11539	12,0
30 – 39 años	1278	9407	13,6
40 – 49 años	1012	6372	15,9
<b>50 – 59 años</b>	<b>816</b>	<b>3909</b>	<b>20,9</b>
<b>60 – 65 años</b>	<b>387</b>	<b>1274</b>	<b>30,4</b>

Fuente: Carabineros de Chile

Anteriormente se mencionó que los peatones muertos representan el 43,8% del total de muertos en accidentes de tránsito en el país durante el año 2000. La tabla de más arriba muestra que los peatones muertos en accidentes de tránsito, con edades que fluctúan entre 20 y 29 años, representan el 25,3 % del total de muertos por la misma causa en el mismo rango de edad. Sin embargo, este porcentaje aumenta constantemente a medida que aumenta la edad de los peatones hasta que, en la edad de 60 a 64 años, estos representan el 55,2% del total de muertos en accidentes de tránsito en el mismo rango de edad. Lo mismo sucede con los lesionados en accidentes de tránsito, sólo que el porcentaje crece constantemente pero en una proporción menor; lo que sugiere que a mayor edad del peatón sus probabilidades de supervivencia en caso de un accidente de tránsito son menores. Esto indica además que, para transitar en seguridad, los peatones entre más edad tengan mayor es la necesidad que incrementen las medidas preventivas y sigan cuidadosamente aquellas medidas enumeradas anteriormente.

## F. EL PEATON Y LAS SEÑALES DE TRANSITO

Las señales de tránsito son elementos indispensables dentro del sistema de transportes, ya que contienen símbolos que sirven para advertir de peligros existentes, prohibir u ordenar algo y entregar información pertinente, guiando a vehículos y peatones de manera que el transitar sea fluido y seguro. Aunque todas las señales están dirigidas a todos los usuarios de las vías, sean peatones, ciclistas o conductores de vehículos motorizados, aquí se analizará sólo aquellas relacionadas directamente con el peatón. Existen señales reglamentarias, preventivas e informativas.

Dentro de la señales reglamentarias, existen tres señales que atañen directamente al peatón:

**Tránsito de peatones.** Señal de obligatoriedad que indica que los peatones deben caminar enfrentando el tránsito vehicular. Se usa principalmente en zonas rurales.



**No peatones.** Señal de prohibición de la circulación de peatones, la que se usa principalmente en zonas rurales, en apoyo a otras medidas de seguridad.



### **Superficie Segregada Peatones-Biciclos.**

Señal de obligación que indica la existencia de una vía exclusiva para bicicletas y que los peatones deben circular por el costado de esta vía, enfrentando la circulación de las bicicletas.



En cuanto a las señales de advertencia de peligro existen cuatro señales relacionadas directamente con el peatón:

**Zona de Peatones.** Señal de advertencia operativa de la vía, que avisa la posible presencia de peatones circulando en la misma. Se encuentra preferentemente en zonas rurales.



**Proximidad de Paso Cebra.** Señal de advertencia operativa de la vía que indica la proximidad de un cruce peatonal donde el peatón tiene siempre prioridad.



**Zona de Escuela.** Señal de advertencia operativa de la vía, instalada en la cercanía de escuelas, que indica la posible presencia de escolares en la vía.



**Niños jugando.** Señal de advertencia operativa de la vía que indica la posible presencia de niños jugando en la vía o en su cercanía.



Las señales informativas están diseñadas para la comunicación con los conductores de vehículos motorizados y no existen aquellas de información exclusiva y directa al peatón, sin olvidar que siempre las señales son dirigidas y usadas por todos los usuarios del sistema de transporte.

# G. BIBLIOGRAFIA

- 1.- Ley 18.290, de Tránsito.
- 2.- Manual “Hacia Vías Más Seguras en Países en Desarrollo”, año 1995, Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito.
- 3.- Manual “ El Conductor Seguro”, año 1997, Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito.
- 4.- Manual de Señalización de Tránsito, año 2000, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- 5.- Ficha para la Acción N°3, “Vallas Peatonales”, marzo 1995, Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito.
- 6.- Ficha para la Acción N°4, “Rejas bajo Pasarelas Peatonales Elevadas”, octubre 1995, Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito.
- 7.- Ficha para la Acción N°10, “Visibilidad de Escolares”, julio 1996, Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito.
- 8.- Ficha para la Acción N°13, “Topes de Contención”, septiembre 1996, Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito.
- 9.- Ficha para la Acción N°23, “Islas Peatonales”, noviembre 1997, Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito.
- 10.- Ficha para la Acción N°29, “Peatones: Caminando con Seguridad”, junio 1998, Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito.
- 11.- Ficha para la Acción N°38, “Pasos de Cebra”, Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito.
- 12.- Ficha para la Acción N°41, “Escolares: Seguros a Clases, Seguros al Hogar”, Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito.
- 13.- Ficha para la Acción N°43, “La Vía Pública, Un Espacio de Convivencia”, Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito.

