



# EL 66 POR 100 DE LOS ATROPELLADOS COMETÍA UNA INFRACCIÓN EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE

JUANA SÁNCHEZ.  
FOTOS: MARCOS GONZÁLEZ  
INFOGRAFÍA: CYANURO

Un millar de peatones fallece cada año en España, casi a partes iguales entre ciudad y carretera. Una cifra importante, sobre todo porque las imprudencias de los propios peatones son la causa principal de sus accidentes: dos tercios de quienes han sufrido un atropello cometían alguna infracción cuando se produjo el siniestro. Sin embargo, según un estudio del Instituto Mapfre de Seguridad Vial, el peatón se siente atemorizado ante el tráfico.

peatones

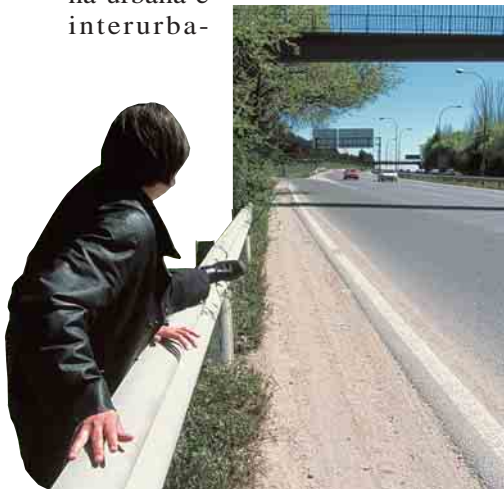
imprudentes...  
y atemorizados





**IMPRUDENTES.** Las imprudencias de los peatones son la primera causa de sus accidentes. Y si son niños, peor.

**Q**uince de cada cien muertos al año en accidentes de tráfico en España son peatones. Según datos provisionales de la Dirección General de Tráfico (DGT), en 2000 un millar de personas falleció cuando caminaba o cruzaba calles y carreteras. Un número que, en nuestro país, apenas sufre ligeras variaciones cada año y que, en términos absolutos, se divide casi por igual entre zona urbana e interurba-



**OJO AL CRUCE.** Irrumpir o cruzar incorrectamente es uno de los “pecados” más habituales y peligrosos.

na: en 2000, sin datos definitivos de algunas provincias, se contabilizaron 480 peatones muertos en accidentes en ciudad frente a 520 en carretera. Además, casi 13.000 sufrieron lesiones de distinta consideración.

En Europa, según datos de 1997 de Eurostat –la oficina de estadística de la Unión Europea–, el 14,5 por 100

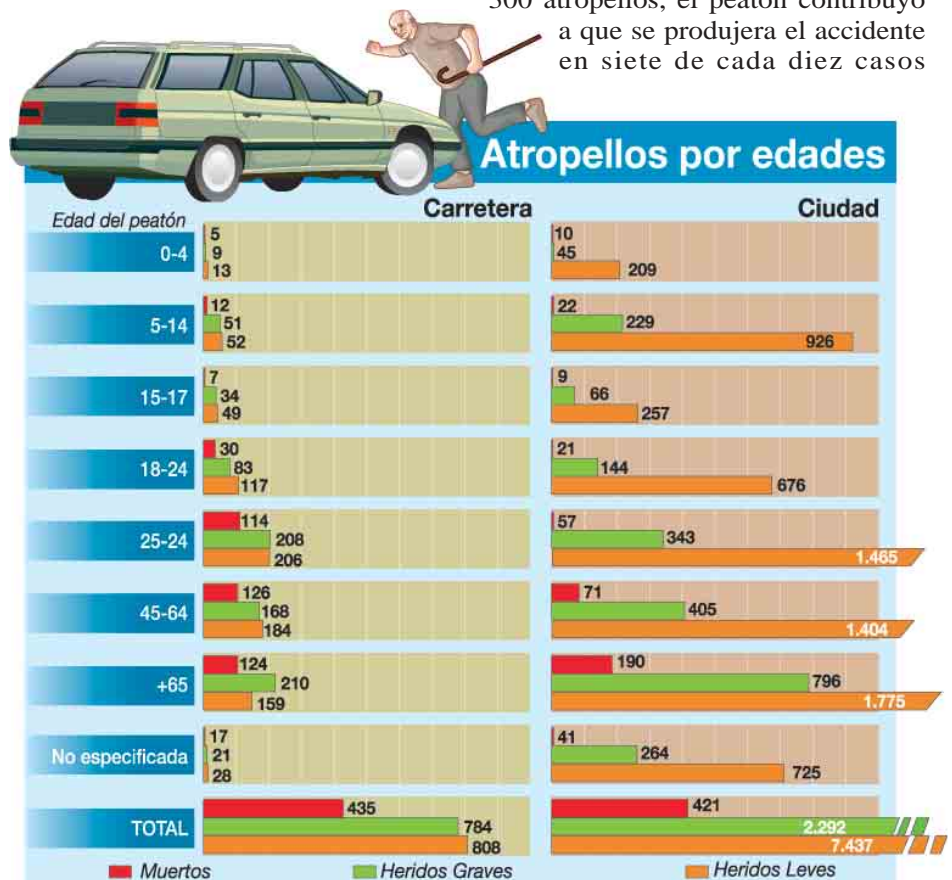
## El peatón se siente amedrentado en la ciudad, según un estudio de Mapfre. El 30 por 100 cree que es más fácil sufrir un atropello que ser atacado

de los muertos en siniestros de tráfico corresponde a accidentes de peatones, porcentaje que se eleva al 31 por 100 si se restringe sólo a la ciudad. El Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) ha calculado que, en el siglo que acaba de terminar, ocho millones de personas murieron atropelladas por un automóvil en todo el mundo; en España, en ese período, habrían fallecido 60.000 peatones y 3,5 millones habrían resultado heridos.

### Muchas infracciones

A las cifras hay que añadirles un dato fundamental, repetido en escenarios urbanos e interurbanos: las infracciones del peatón –presentes en casi dos de cada tres accidentes que sufren– son la causa más importante de estos siniestros. Más de la mitad de estos ‘pecados’ del peatón –54,2 por 100– se registra por irrumpir éste en la calzada o cruzar de forma indebida; “estar o circular antirreglamentariamente por la calzada o el arcén” supone el 13 por 100 de las infracciones cometidas.

Según el “Estudio sobre Atropello de Peatones en Carretera”, realizado por la Dirección de Programas de Investigación de Accidentes de la DGT, que analizó con detalle casi 300 atropellos, el peatón contribuyó a que se produjera el accidente en siete de cada diez casos



(Fuente: DGT). Datos provisionales de 2000, a falta de cerrar algunas provincias.

# Los 'pecados' del peatón



C: Carretera, U: Ciudad, T: Travesía.

(Fuente: DGT). Datos en % de los últimos 5 años.

## El color del cristal

JAVIER COROMINA (\*)



Según el diccionario de la Real Academia de la Sabiduría Popular, peatón es un automovilista afortunado que ha encontrado un hueco para aparcar, sea ese hueco 'zona azul', doble fila, vado, 'paso de cebra' o parking subterráneo. En una sociedad tan motorizada encaja perfectamente la definición anterior, pero conviene completarla añadiendo que, al dejar su coche, el hombre cambia de personalidad y se pasa al bando contrario, no pudiendo entender por qué son tan estrechas las aceras y tan anchas las calzadas, cómo es posible que tarde tanto en ponerse verde el hombrecito del semáforo, quién consiente ese caos de coches que no le dejan a uno andar tranquilamente por su ciudad, ni pararse a charlar con algún conocido, cuándo van a meter en la cárcel a todos esos conductores avasalladores y a esos motociclistas ruidosos. La explicación del misterio peatonal, como la de tantas cosas, es bien sabida y resulta una gozada poderla desvelar con unos archiconocidos versos:

"En este mundo traidor nada es verdad, ni mentira, todo es según el color del cristal con que se mira".

Lo malo es que no se puede andar dando recitales de poesía a todos los peatones que cruzan por donde les da la gana.

(\*) Jefe Provincial de Tráfico de Illes Balears.



FALTA DE RESPETO. Conductores y peatones invaden a menudo el 'territorio contrario'. Los unos no respetan los pasos de peatones; los otros, esperan su turno en la calzada.



frente al papel del conductor, que contribuyó en cinco de cada diez.

Curiosamente, los peatones reconocen sin mucho problema que se arriesgan y cometen imprudencias, según un informe dirigido por el sociólogo Amando de Miguel para el Instituto Mapfre de Seguridad Vial. Sobre 1.000 entrevistas a otros tantos peatones –con permiso de conducir y sin él–, el 47 por 100 de los encuestados confiesa que, antes de dar un rodeo, "se atreve a sortear los coches parados o a poca velocidad cuando van a pasar la calle y no hay paso de peatones", aunque hay que interpretar, según el autor del estudio, que en la práctica será un porcentaje bastante mayor en función de la prisa o el nivel de riesgo que perciba el viandante. Además, se trata de una conducta considerada bastante natural entre los peatones de menos edad, aunque desciende con los años: el 60 por 100 de los jóvenes reconoce hacerlo frente a sólo el 30

por 100 de los mayores. En todo caso, De Miguel asegura que "esa actitud en cerca de la mitad de la población es suficientemente arriesgada. Es una manifestación del conflicto de tráfico que enfrenta permanentemente a conductores y peatones".

Sin embargo, el peatón se siente



## Peatones

JOAQUÍN VIDAL (\*)



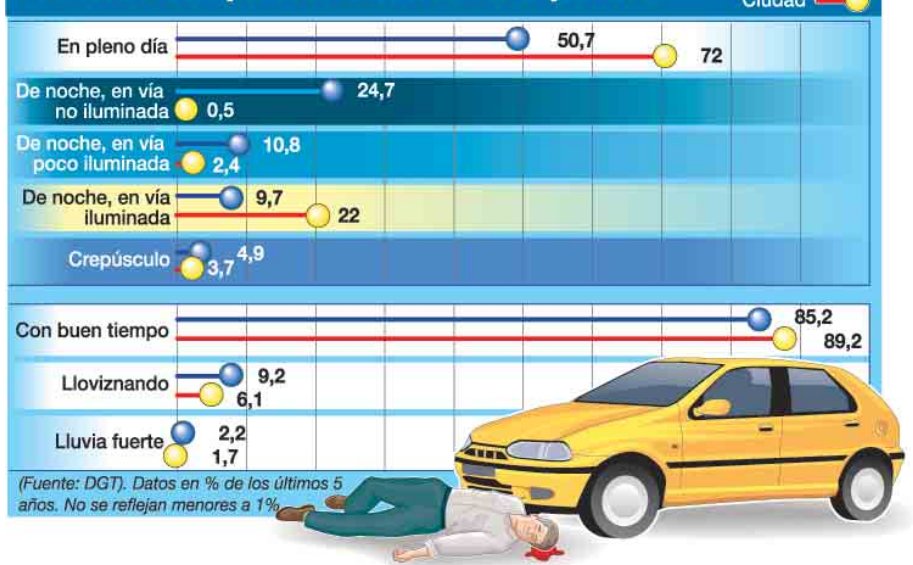
Automovilistas y peatones puede que sean colectivos enfrentados, pero no son en absoluto ajenos. Los peatones tienen en su gran mayoría coche (que usan) y los automovilistas son peatones en cuanto se bajan del coche.

Y es sólo entonces –al bajarse del coche– cuando los automovilistas toman conciencia de la realidad vial. De ejercer el poder que les presta ser conductores de un coche pasan a convertirse en peatones, víctimas de la irresponsabilidad de los restantes automovilistas a quienes aún no les llegó el momento de bajarse del coche y continúan conduciendo. Un círculo de sino fatal se produce con este continuo bajar de los coches, que convierte a los automovilistas en peatones, por tanto en siervos de la gleba, a merced de la prepotencia de los conductores. Hay muchas incidencias características en la colisión de automovilistas y peatones, y su concepto del tráfico, del respeto a la ciudadanía, pero ninguno como la actitud en los semáforos y en los ‘pasos de cebra’ para desvelar la vanidad de gran parte de los conductores. Ante un semáforo en rojo o un ‘paso de cebra’, siempre dan la nota unos cuantos, que aceleran y se los saltan sin pensar –o sin importarles– que hay gente cruzando la calle pues tiene el paso franco, y la pueden matar.

Pero pronto les llega la hora: en cuanto bajan del coche quedan convertidos en despreciable peatón, mientras otros automovilistas están al acecho para poner en peligro sus vidas. No sé... Quizás haciendo justicia, si bien se mira.

(\*) Periodista.

## Cuándo se producen los atropellos



**En el siglo XX, ocho millones de personas murieron atropelladas en todo el mundo, según cálculos del INTRAS. Sesenta mil de ellas, en España**

atemorizado ante el tráfico. Dos de cada diez encuestados en el estudio de Mapfre opinan que hay muchos lugares en la ciudad especialmente peligrosos y más de un tercio considera que existe un alto riesgo de ser atropellado por un vehículo, frente al 25 por 100 que piensa que puede ser atracado, caerse o resbalar. Entre los peatones ‘puros’ –no tienen permiso de conducir– el porcentaje es aún más elevado: cerca de la mitad considera muy probable poder ser atropellado alguna vez por un vehículo, algo que temen especialmente

quienes son cumplidores de las normas o se mueven en entornos donde se cumplen. El grupo de población que se siente más vulnerable son las mujeres de más edad y menos estudios: más del 50 por 100 manifiesta temor ante los automóviles.

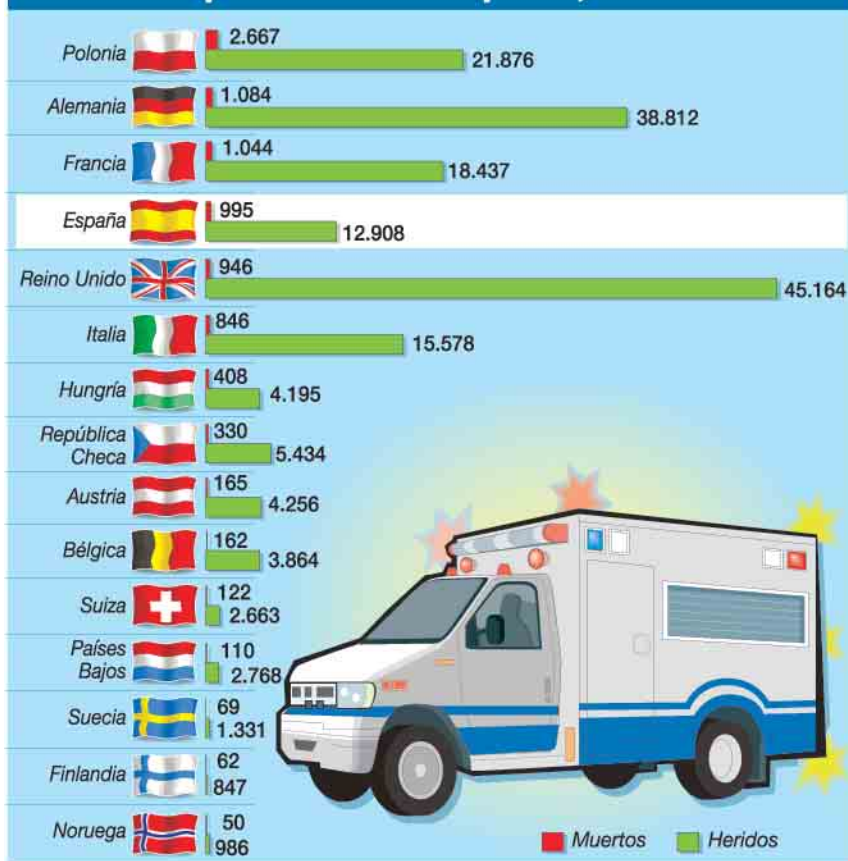
En este sentido, es significativa la percepción que los viandantes tienen de las acciones de los conductores: casi tres de cada cuatro –72 por 100– sostiene que es “muy corriente” que haya coches aparcados en doble o triple fila. Ocho de cada diez opina que habría que prohibir que unos y otros aparquen en las aceras.

Pero lo que quizás es más representativo es que más de la mitad de los encuestados –58 por 100– asegura que los vehículos se paran “pocas veces” ante los pasos para peatones lo que, según Amando de Miguel, “es un dato francamente preocupante. Estamos ante el aspecto más conflictivo desde el punto de vista de la



**ENTRE COCHES.** Antes que acercarse al paso para peatones, algunos viandantes prefieren cruzar sorteando los coches que circulan a poca velocidad.

## Los peatones europeos, en cifras



Fuente: OCDE. Datos de 1998

## Qué piensan de...

◆ **CONDUCTORES DE AUTOBÚS:** Los peatones que caminan a menudo, viven en ciudades pequeñas y son pasajeros frecuentes de este transporte –sobre todo, personas mayores– les valoran muy positivamente.

◆ **TAXISTAS:** Para los peatones mayores, su imagen es moderadamente positiva, aunque su valoración baja con la edad del peatón.

◆ **CONDUCTORES PARTICULARES:** La opinión sobre ellos es ligeramente negativa, porque incumplen las normas y son un peligro de atropello.

◆ **MOTORISTAS:** Los peatones les califican muy negativamente por sus actitudes de riesgo: velocidad excesiva, adelantamientos por el arcén o calzada contraria e ir sin casco.

(Fuente: Instituto Mapfre de Seguridad Vial).

*seguridad del peatón*”. De hecho, es frecuente ver a peatones que no se atreven a cruzar el paso aún cuando el primer vehículo se detenga, por temor a que otros que vienen detrás no lo hagan. En opinión de este sociólogo, es sorprendente que los conductores cedan el paso en las rotondas pero no en los pasos de peatones, y concluye que si se cumplen las normas “*es por temor al posible daño que uno puede recibir*”.

### Lo más peligroso

Irrumpir o cruzar la vía incorrectamente, en carretera, y no utilizar el paso de peatones, en ciudad, son las infracciones más frecuentes del peatón y las situaciones que más atropellos provoca, aun cuando no siempre sea el viandante el único responsable. Otra de sus imprudencias más habituales es no utilizar los pasos elevados o subterráneos, allí donde existen, cruzando la vía por tramos muy peligrosos. También es frecuente cruzar con el semáforo en rojo –cuando tienen prioridad de paso los vehículos– o esperar en la calzada el cambio de ese semáforo.

En cuanto a la edad de las víctimas de los atropellos, las personas mayores son, con diferencia, el colectivo de más riesgo y de más graves consecuencias: en 2000, los mayores de 65 años alcanzaron el 28 por 100 de los peatones muertos en carretera y el 45 por 100 de los falle-



**EN CARRETERA.** Según un estudio de Mapfre, el 30 por 100 de los peatones aún no sabe que, en carretera, debe circular por su izquierda.







### Coches menos agresivos

Los diseñadores de coches tendrán que pensar también en los peatones. Europa está preparando una normativa que ‘redibuje’ las siluetas de los automóviles, muy agresivos en la actualidad, para reducir las lesiones que causan a un peatón en caso de atropello. Eliminar aristas vivas, colocar espejos retráctiles, incorporar elementos de plástico deformable en el parachoques o añadir un airbag que proteja al peatón son algunas posibilidades que se están estudiando. Con estas medidas, en Europa se pretende salvar la vida de 2.000 personas y evitar lesiones graves a otras 19.000, cada año.









## CONSEJOS IMPRESCINDIBLES

### Para caminar por la ciudad...

-  Si existen zonas peatonales, camine siempre por ellas, sin invadir la calzada.
-  Si no existen, vaya lo más cerca posible de los edificios. Mejor por la izquierda para ver venir de frente a los vehículos.
-  Preste especial atención a las entradas y salidas de automóviles por las aceras, por la existencia de garajes o talleres.
-  No camine por el bordillo ni muy cerca de él.
-  Cruce por los pasos para peatones, sin correr pero sin detenerse en la calzada. Si no hay, cruce por las esquinas: es más seguro.
-  Mire siempre antes de cruzar y hágalo en línea recta, que es el camino más corto, por el lado más alejado a donde se detienen los coches.

### ... y andar por carretera

-  Camine por el arcén izquierdo. Si no hay, vaya lo más separado que pueda del borde de la calzada.
-  Cruce por sitios donde no haya curvas u otros obstáculos que no le dejen ver los vehículos o donde su acción pueda sorprender a los conductores.
-  Los días de lluvia son especialmente peligrosos: los paraguas restan visibilidad a los viandantes y es frecuente el empañamiento de los cristales de los coches.
-  Tanto en carretera como en ciudad, la ropa oscura –frecuente en las prendas de abrigo– hace que el peatón sea menos visible, especialmente en condiciones de poca luminosidad.
-  De noche, hágase ver. Lleve un elemento reflectante (brazaletes, cinturón, chaleco...) o luminoso, como una linterna.
-  No atraviese un paso a nivel cuando divise el tren, aunque sea a lo lejos, o cuando ya estén bajando las barreras.

## Las lesiones más graves

(Fuente: EuroNCAP y elaboración propia).



cidos en ciudad. Una cifra preocupante que se repite fuera de nuestras fronteras. Según datos de Eurostat, en el conjunto de países europeos, los peatones de más de 65 años forman el grupo más expuesto a los accidentes mortales, ya que el 44 por 100 de los muertos tienen esa edad.

En este punto, cabe preguntarse si son suficientes los conocimientos que los peatones tienen de las normas de tráfico que les afectan. Según el estudio de Mapfre, uno de cada tres entrevistados no sabe que los peatones deben circular por la izquierda en carretera. Curiosamente, son los peatones ‘puros’ –los que no tienen permiso de conducir– quienes menos –sólo la mitad– conocen esta norma, frente a los “conductores que caminan poco por la ciudad”, que la conocen en un 87 por 100 de los casos. Además, los que menos conocen esta norma son también quienes se sienten más inseguros. Por su parte, en el “Estudio sobre Atropello de Peatones en Carretera” de la DGT mencionado anteriormente se destaca que, en una cuarta parte

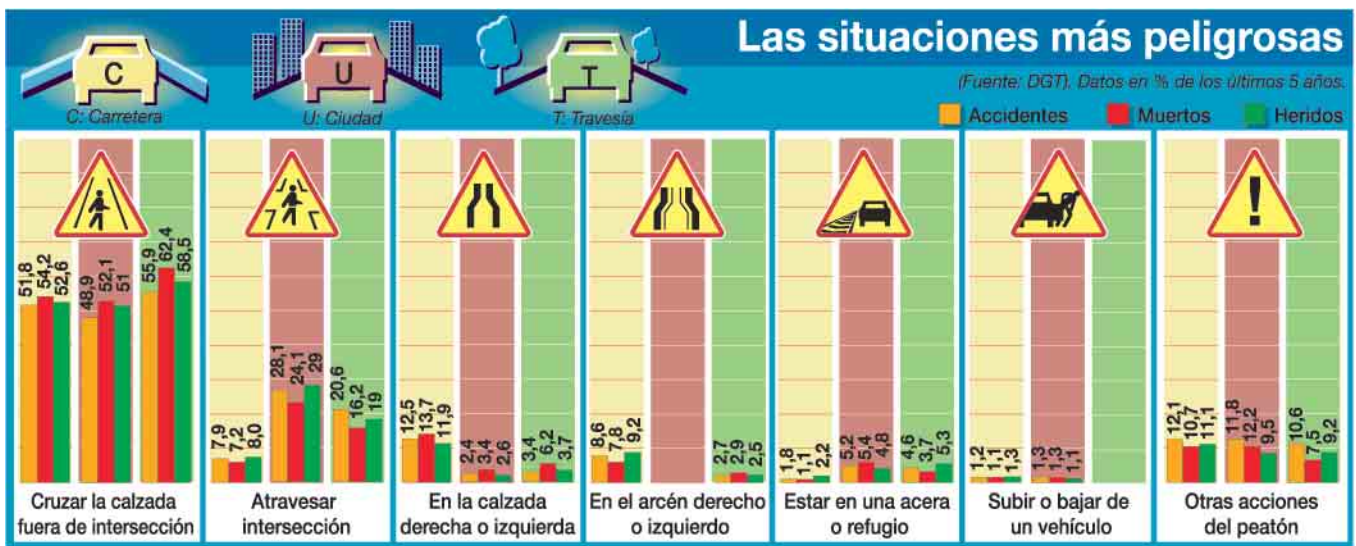
de los casos analizados, el peatón fue atropellado por la espalda, lo que indicaría que caminaba siguiendo el mismo sentido de marcha de los vehículos, quizás por desconocimiento de la norma. Sin embargo, Gonzalo Ocampo, jefe provincial de Tráfico de A Coruña –una comunidad donde la dispersión poblacional conlleva un alto número de peatones en carretera–, reconoce que son difíciles de modificar algunas actitudes de riesgo como llevar ropa oscura o no usar elementos reflectantes, pero considera que el peatón es más respetuoso, en líneas generales, que el conductor. “De hecho, no todos los accidentes de peatones son atropellos. Muchos se producen en los accesos a núcleos poblados donde el viandante marcha correctamente y falla diligencia en el conductor”.

En todo caso, Amando de Miguel cree que “no hay que confiar en que el usuario esté formado, sino que hay que estar recordándole lo fundamental constantemente”. Miguel Muñoz, presidente del instituto Mapfre de Seguridad Vial, va más allá: “A veces, los adultos transmiten a sus hijos que cumplir las normas de circulación es trivial, que carece de importancia. Lo hacen cuando no se ponen el cinturón –y,



**E**n 2000, el 28 por 100 de los peatones muertos en carretera y el 45 por 100 de los de ciudad tenía más de 65 años

**MAYORES.** Son el grupo de edad que más accidentes sufre. Pero sus conductas, a veces, no se corresponden con sus circunstancias.



## Semáforos... para atletas

Uno de cada diez peatones barceloneses no tiene tiempo para cruzar los pasos con semáforo, porque, antes de que él llegue a la otra acera, los coches han empezado a circular. Se trata de ancianos, niños, embarazadas... que andan a menos de un metro por segundo, una velocidad que se considera media para un peatón. En Vitoria (Álava), mamás con sillas de bebé, mayores y discapacitados deben echar a correr literalmente si quieren cruzar 'en verde' por varios pasos del centro de la ciudad. En Madrid, frente a la entrada de urgencias de un importante hospital infantil, un adulto con un niño en brazos no llega a tiempo de cruzar por el semáforo de peatones antes de que se ponga rojo, ni siquiera de madrugada, cuando la circulación de vehículos es mínima. Después de la denuncia de algunos periódicos, algunos ayuntamientos ya están tomando medidas.



por descontado, no se lo ponen al niño— o cuando cruzan, con él de la mano, por un sitio indebido en vez de acercarse al paso de peatones. Así es muy difícil que los niños interioricen las normas correctas". Las lesiones de los peatones en un atropello se dividen casi a partes iguales entre fracturas y traumatismos. Las más frecuentes se producen en las piernas —62 por 100—, que, en los adultos, golpean contra el parachoques del vehículo; seguidas de los daños en la cabeza —43 por 100—,

**LOS NIÑOS, NUNCA PRIMERO.** Hay quien espera para cruzar con un carrito de niño, manteniéndolo en la calzada. Una costumbre cuyo riesgo es evidente.

L

os peatones opinan que los conductores "se paran poco" en los 'pasos de cebra' y confiesan que ellos cruzan sorteando los coches que circulan despacio

que impacta contra la parte superior del capó, el limpiaparabrisas y el marco del parabrisas; y en otras partes del cuerpo —como espalda, pecho o cuello—, que llegan a sumar el 41 por 100. En este sentido, los fabricantes de automóviles trabajan actualmente para que los vehículos sean menos agresivos en un atropello, ya que estos daños se producen incluso a velocidades relativamente bajas, como a las que se circula en zona urbana.

### Sólo para andar

Una fórmula para evitar la accidentalidad peatonal en las ciudades son las calles que sólo permiten la circulación a pie, un recurso cada vez más frecuente en las urbes. Pero no todos los peatones las ven con los mismos ojos y su uso varía en función de factores como el sexo y la edad: cuatro de cada diez hombres y tres de cada diez mujeres dicen frecuentarlas, mientras, por edades, son los estudiantes quienes más las usan. Sin embargo, en líneas generales, las personas que más temen ser atropelladas por un automóvil son las que más apoyan la ampliación de las zonas peatonales y opinan que es mejor que haya mucha gente en ellas.

Por su parte, algunos municipios están tomando medidas para reducir el riesgo peatonal en vías de mucho tránsito, obligando a los automovilistas a respetar las prioridades del viandante: pasos de peatones elevados, señalados con bandas rojas o azules, o con iluminación especial para alertar al conductor suponen un cierto respiro para andar a pie en cada vez más ciudades. ♦