

¿Por qué mueren más peatones en las vías?

En lo que va del año han fallecido en la vía 241 personas. Cifra subió con respecto al 2015 (221).

Por: JOHN CERÓN |
 © 11:12 p.m. | 22 de noviembre de 2016



Foto: Juan Diego Buitrago / EL TIEMPO

Muchos peatones arriesgan su vida al cruzar las calles en medio de los coches.



Mario Ruiz, de 46 años, murió luego de ser arrollado por un articulado en la carrera 7.ª con calle 32. Él es la víctima en condición de peatón más reciente de lo que va corrido del año.

Según la Secretaría Distrital de Movilidad, **en los primeros 10 meses del 2016 han muerto en las calles 241 peatones en accidentes de tránsito**, 20 más que los registrados en este mismo periodo del 2015 (221).

Aunque una de las políticas de esta Administración es bajar las fatalidades en las vías en un 15 por ciento durante el cuatrienio, las cifras han aumentado.

EL TIEMPO habló con algunos expertos en movilidad sobre por qué es tan difícil proteger a los peatones en la vía y ellos coinciden en que la única manera efectiva de salvar las vidas de estos es reducir la velocidad de los carros y proveer a la ciudad de muchos cruces seguros, bien señalizados, con semáforos en vías arterias y de forma excepcional con puentes peatonales en vías anchas y rápidas.

“Aunque hay unas muy buenas intenciones y un buen discurso por parte de la Administración no se ven acciones en el terreno para la protección de los peatones”, señala Daniel Páez, director del Grupo de Estudios en Sostenibilidad Urbana y Regional (SUR), de la U. de los Andes.

(Le puede interesar: [45 personas mueren cada mes en accidentes de tránsito en Bogotá](#))

“Hoy no hay cambios operativos, no hay controles a la velocidad, a los motociclistas que son los que tienen gran accidentalidad con los peatones. A esto se suma que no hay semáforos que protejan a los peatones”, agrega el experto.

En un recorrido que hizo EL TIEMPO por algunas vías observó que en ocasiones los peatones prefieren arriesgar su vida atravesando por una avenida como la Boyacá que utilizar el puente peatonal.

“Los peatones son los más vulnerables porque no tienen defensa en los accidentes. Un vehículo protege con su armazón al conductor o el casco resguarda al motociclista, pero un peatón no tiene nada que lo proteja. **Falta incorporar en la consciencia vial el sentido de la vulnerabilidad del otro**”, asegura José Stalin Rojas, del Observatorio de Movilidad de la Universidad Nacional.

Según las estadísticas de la Secretaría de Movilidad, desde el 2010 las cifras de muertes en las vías no bajan de 500 muertos, siendo solo el 2013, el año en que fueron 498 fatalidades.

Sobre este ítem, Rojas asegura que esos accidentes demuestran que falta más ‘audacia’ en los planes de seguridad y que se requiere comenzar desde ya a atacar las causas estructurales de la accidentalidad: educación vial y el modelo de otorgamiento de las licencias de tránsito.

(Lea también: [Accidentalidad vial del país ha disminuido un 67 por ciento en 2016](#))

“De otro lado **se necesita con urgencia que la Agencia Nacional de Seguridad Vial empiece a sentirse en los municipios porque esas cifras reflejan que el papel de esta está por verse**”, agrega el experto.

Páez va un poco más allá y asegura que lo que falta en las vías es más control por parte de las autoridades para los motociclistas y los ciclistas, quienes en muchas ocasiones se suben al andén para evadir el trancón y en ese momento es en el que se registran los peatones lesionados o muertos.

“Se debe operar la estructura y en transporte para que una ciudad se mueva bien y sea segura, debe existir control a todos los actores viales”, puntualiza el docente.

Dentro de las acciones que ha realizado la Secretaría de Movilidad está el control al exceso de velocidad en algunos puntos de la avenida Boyacá, buscando que sea de 50 km por hora.

Esta es una de las vías con mayor accidentalidad en la ciudad, **solo el año pasado fallecieron allí 49 personas y 546 resultaron heridas en accidente de tránsito, señaló la entidad**.

Pero no solo son las fatalidades, también están los lesionados que dejan los accidentes.

En el caso de los peatones las cifras bajaron pero no dejan de ser preocupantes para las autoridades.

En los primeros diez meses del 2015 el total de lesionados fue de 12.615, de estos, 3.595 fueron peatones, en lo que va del 2016 van 12.159, de los que 3.440 son quienes se movilizan a pie.

(Además: [‘El problema no son las motos, sino el exceso de vehículos’](#))

Hilda Gómez, asesora del Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), asegura que **una de las grandes apuestas en el Distrito es lograr la denominada Visión Cero (fallecidos en las vías)**, o el sistema seguro, que tiene especial cuidado de los usuarios vulnerables.

“Se plantea en especial que las velocidades en zonas donde hay presencia de peatones debe ser máximo de 30 kilómetros por hora, pues al incrementarse esta, la posibilidad de que un peatón sobreviva es mínima. Los cruces de vías donde hay velocidades mayores debe hacerse de manera protegida, con semáforos peatonales, islas de refugio, y los peatones deben cruzar por sitios seguros”, agrega la consultora.

Pero no solo en Bogotá el peatón es el más vulnerable, en América Latina ellos son más del 35 por ciento del total de los fallecidos en accidentes de tránsito.

Sin embargo, en general, los ciudadanos y conductores no están conscientes de esta realidad que está en las vías.

Mario, la víctima

El hecho en el que falleció Mario Ruiz sucedió el pasado 9 de noviembre a las 4 de la tarde, cuando intentaba cruzar la carrera 7.ª con calle 32. **“El bus iba saliendo del túnel y transitaba de sur a norte. Era mensajero y salía de entregar unos papeles cuando fue arrollado por el bus de TransMilenio”**, asegura Luz Ortiz, esposa de la víctima. Ruiz deja un hijo. Ella se enteró de lo sucedido cuando un médico la llamó.

JOHN CERÓN

Redactor de EL TIEMPO

En Twitter: [@CeronBastidas](#)

Escribanos a johcer@eltiempo.com