

Atropello a peatones

# Frágiles en el TRANSITO

Muchas situaciones que llamamos "accidentales" son en realidad consecuencia de la imprudencia y falta de respeto a las normas de tránsito, por parte de peatones y conductores. Tristemente, seguimos sumando muertes que son perfectamente evitables. En esta nota le contamos cómo evitar riesgos cuando circulamos como peatones y también como conductores.



Una de las cosas que menos podemos manejar y, tal vez, la que menos comprendemos, es sin duda, la muerte. Sin embargo nos las hemos arreglado muy bien para evitarla o postergarla con el desarrollo de la medicina, las mejoras en la salubridad pública, los descubrimientos de la ciencia, etc. Todos los elementos que nos parecen naturales para nuestra conservación (nadie cuestiona el uso de vacunas, simplemente dejamos que nos sean aplicadas según considere el médico) se tornan cuestionables cuando se trata del uso de elementos de seguridad para la circulación en vehículos. Entonces, cuando se produce un accidente de tránsito y alguien muere en él, nos parece que esa muerte es causa del azar o la mala suerte. ¿Diríamos que alguien que se niega a vacunarse contra el sarampión y lo contrae, se enfermó porque tuvo “mala suerte”? Seguramente pensaríamos que esa persona obró con imprudencia y hasta con necesidad. Muchos “accidentes” no son tales porque son perfectamente evitables, aunque insistamos en asociarlos al azar.

#### ◆ Picada callejera

¿Podemos hablar de “accidente” cuando la causa del siniestro es una picada callejera? El 27 de mayo pasado, en la ciudad de Posadas murieron cuatro personas al ser atropelladas por dos vehículos que corrían picadas. Este es un claro ejemplo de lo que no es un accidente: existe legislación que prohíbe las carreras de

autos en la calle, tenemos suficiente conocimiento de lo peligrosas que son y contamos con un sinfín de ejemplos similares que lo atestiguan. Por citar uno, que todavía recordamos todos por su repercusión pública, el 25 de diciembre de 2004 en la provincia de Buenos Aires, un Fiat Uno atropelló a dos adolescentes, una de ellas murió y la otra permanece aún hoy con graves secuelas.

En el caso del “accidente” de Posadas, podemos identificar dos elementos al que atribuirles las mayores causas del siniestro. El primero es la picada callejera en sí, que como ya dijimos, está prohibida y es altamente peligrosa. El segundo es el de los peatones circulando por las banquetas. La zona en que se produjo el siniestro presenta características urbanas, en donde las veredas son siempre el lugar más seguro pa-

“En los últimos años se incrementó la tendencia de realizar vehículos menos agresivos a peatones, ciclistas y motociclistas. Se le sumaron una serie de atributos que disminuyen las lesiones en personas al momento de ser atropelladas.”

### El “accidente”

El pasado sábado 27 de mayo, en la ciudad de Posadas, provincia de Misiones, cuatro personas fallecieron al ser atropelladas, según las versiones, por dos vehículos que se encontraban corriendo picadas en la ciudad. El semáforo cambió de color y el verde se transformó en la bandera a cuadros para el VW Senda y el Ford Escort. Los conductores de los vehículos circularon por la Ruta Nacional N° 14 como si la calzada formara parte de la recta principal de un autódromo. Pero una maniobra errónea a alta velocidad resultó ser fatal para cuatro personas que circulaban por la banquina. El conductor del Ford Escort al intentar pasar a un Renault Kangoo por la derecha, mordió la banquina y perdió el control del vehículo. El automóvil entró en derrape, cruzó el ancho de la ruta y sobre la banquina contraria a la de su sentido de circulación, atropelló a cuatro personas provocándoles la muerte al instante.

ra que circulen los peatones. Las banquetas están diseñadas para que los vehículos se detengan en caso de emergencia, por consiguiente, se convierten en una zona no apta para la circulación peatonal. Ante el imprevisto de una acción de riesgo (un posible accidente) los vehículos suelen utilizar la banquina como única vía de escape. De modo que los peatones que circulan por lugares cercanos a la ruta, ponen en riesgo su vida notablemente.

#### ◆ Lesiones en los peatones

Al momento de un impacto los peatones sufren lesiones de gravedad en varios sectores del cuerpo. El primer contacto se produce entre el paragolpes y las piernas (la altura a la que impacta depende de la estatura del peatón, de la elevación del paragolpes y de si el vehículo se encontraba frenando al momento del impacto y si el frente estuviese “agachado”). Luego, el cuer-

## El Sistema de Night Vision de BMW

Es un dispositivo que trae el Serie 7 como opcional. Su costo es de 4.250 dólares y solamente se puede incorporar en los vehículos más caros de la marca. Sus principales beneficios consisten en que de noche el conductor logra ver hasta unos 300 metros por delante en la ruta y que brinda una ventaja de hasta 5 segundos en la detección de objetos con luces regulares.



po golpea con las caderas, pelvis o fémur en la parte superior y anterior del capót. A continuación, de acuerdo a la velocidad, talla y masa del peatón, y considerando el vehículo, la persona impacta con la cintura escapular y la cabeza en el sector posterior del capot, parabrisas y, llegado el caso, en los parantes laterales y del techo. Si durante el atropello la cabeza impacta contra uno de estos pilares, es muy probable que las consecuencias sean mayores, debido a que esos sectores en los vehículos necesitan ser lo suficientemente rígidos para contenerlos en un vuelco.

### ◆ Evitar siniestros

La primera recomendación es caminar lo más alejado posible de la calzada, tanto en zonas urbanas como rurales, preferentemente, por el lado izquierdo, a contramano de los vehículos. En caso de tener que cruzar una ruta, no debe hacerse en zonas cercanas a curvas o en lugares donde haya obstáculos que impidan ser vistos por los automovilistas. Es aconsejable no utilizar ropas oscuras, principalmente de noche, en donde a más de 30 metros no se llega a ver a la persona. Se deben utilizar ropas claras y, en lo posible, con bandas refractarias.

En las zonas rurales, principalmente cercanas a una ciudad, suele verse a peatones circulando por las banquetinas. Recordemos que generalmente en estos lugares la velocidad máxima de circulación es de 110 KM/H, lo que implica que un atropello significaría, con seguridad, el fallecimiento del peatón. Por eso, se trata de que el peatón circule lo más alejado posible de la ruta.

En la ciudad las imprudencias de los peatones son mayores. Es común verlos esperar debajo del cordón, sobre la cinta asfáltica, para cruzar la calle, exponiéndose

## Protección al peatón

El Citroën C6 (no se comercializa en la Argentina) este año obtuvo cuatro estrellas en el ensayo realizado de protección al peatón por EuroNCAP. Es el único vehículo que obtuvo esta calificación (la máxima es de cinco estrellas) y en el país no está disponible.



“Tanto en zonas urbanas como rurales hay que caminar, preferentemente, por el lado izquierdo, a contramano de los vehículos.”

## El Dummy Peatón de HONDA

HONDA creó el Polar II, un dummy diseñado para estudiar como reaccionan los peatones y las zonas deformables de sus vehículos ante un atropello. De allí fueron desarrollando y modificando los frentes de sus unidades, para poder reducir las lesiones en la cabeza, pecho, abdomen y piernas. Las principales modificaciones consisten en dejar más espacio entre el capot y el motor y crear paragolpes más flexibles que absorben la energía del impacto sin dañar al peatón.



se a ser atropellados. Otra situación típica y tan inadecuada como la anterior, es que muchos peatones cruzan por la mitad de la calle o por cualquier otro lado, en lugar de hacerlo por la senda peatonal, respetando el semáforo.

### ◆ Mejoras en los vehículos, mayor protección para el peatón

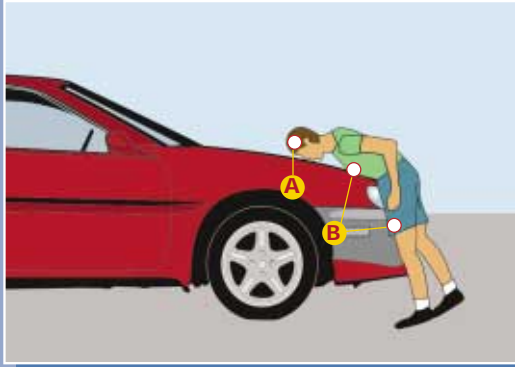
En los últimos años se incrementó la tendencia de realizar vehículos menos agresivos a peatones, ciclistas y motociclistas. Se le sumaron una serie de atributos que disminuyen las lesiones en personas, al momento de ser atropelladas. Entre los elementos que más se desarrollaron se encuentran los paragolpes, a los que se le sustituyeron los antiguos aceros por plásticos. Los espejos son retráctiles y de plástico, se incrementaron los absorbedores de impacto, las ópticas dejaron de ser de vidrio para realizarse en policarbonato y se tratan de evitar las zonas sobresalientes en los vehículos. La zona de deformación delantera se fue adaptando para que no dañe en demasía a los peatones (recordemos que todos estos elementos incorporados son efectivos en impactos a baja velocidad, por debajo de los 40 KM/H).

Si bien todos estos componentes se fueron incorporando en vehículos de distintas categorías, tan sólo un grupo selecto obtiene una buena puntuación en los ensayos de EuroNCAP (ww-



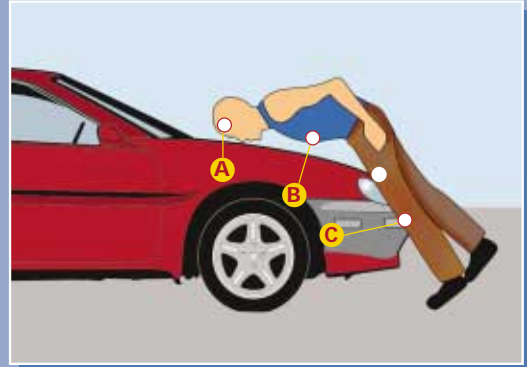
## Las lesiones más graves

## En los niños



- A** La cabeza y el tronco golpean con el borde y con la parte delantera del capot del coche.
- B** Las piernas y el tronco impactan contra el paragolpes.

## En los adultos



- A** La cabeza golpea contra la parte superior del capot, limpiaparabrisas y el marco del parabrisas.
- B** La pelvis y el abdomen impactan en la parte más saliente del capot o las aletas.
- C** Las piernas chocan contra el paragolpes.

w.euroncap.com). Los autos de alta gama son los que poseen mayor seguridad hacia los peatones, desarrollando zona deformable en el capot y alejando los sectores rígidos de la mecánica y el motor de las zonas posteriores de dicho capot. El mayor porcentaje de los autos que hay en el mercado argentino no están suficientemente preparados y con los elementos de seguridad ideales para impacto a peatones, por lo que un accidente, aún a baja velocidad, ocasiona lesiones de gravedad al atropellado (ver recuadro).

◆ Respetar la Ley

Parece obvio pero no lo es: respetar la Ley y ser prudente, es el único modo de evitar accidentes. Como peatones, debemos cruzar por los lugares indicados, respetando el semáforo, caminando lejos de calles y rutas. Como automovilistas, existe toda una Ley de Trán-

sito para aplicar. Para el caso puntual que analizamos, las picadas tienen su lugar en los autódromos. En la Ciudad y Gran Buenos Aires, al igual que en varias localidades del interior del país, hay autódromos y picódromos pensados y diagramados para correr. Es en estas pistas en donde los conductores pueden probar sus vehículos de forma segura y sin poner en riesgo la vida de nadie.

El desarrollo tecnológico colabora para que los atropellos dañen lo menos posible al peatón, pero es sólo algo preventivo, en lo que no debiera descansarse. Respetar la Ley es y seguirá siendo la única manera de evitar muertes. Igual que vacunarse para evitar enfermedades, con la única diferencia de que encima, no duele.

Joaquín Díaz  
crashtest-revista@cesvi.com.ar

