



123 peatones perdieron la vida en Cali en el 2017

Hubo ocho casos más que en 2016. La mayoría de las víctimas son adultos mayores. El oriente, la zona de mayor mortalidad.

El 2017 no fue el año más amable para los peatones de Cali: 123 personas perdieron la vida en las calles de la ciudad, ocho más que en 2016, cuando se registraron 115 víctimas mortales.

Y de esas víctimas, la mayoría son adultos mayores de 65 años, rango de edad que aumentó en 13 casos, de acuerdo con las cifras de la Secretaría de Movilidad de Cali. Otro de los grupos vulnerables fueron las mujeres: murieron siete más que en 2016.

Janeth Mosquera, participante de la Mesa de Transporte No Motorizado de la Universidad del Valle, se mostró sorprendida por el aumento de mortalidad de peatones, sobre todo porque hasta la primera mitad de año no se registraba esa tendencia, es decir, que ocurrió en el segundo semestre del año.

Como causas, la experta cita la velocidad. “Está demostrado que la velocidad mata y la Administración no fue seria ni responsable en reducir la velocidad máxima en las vías de la ciudad, porque si a un vehículo a 60 ó 70 kms/h, se le cruza un peatón, no hay posibilidad de sobrevida, menos si es un adulto mayor”, comenta.

Tampoco aumentó los tiempos de los semáforos, pues a su modo de ver los peatones tienen pocos segundos para cruzar las calles. Y como tercer factor, cita que las motos siguen violando las normas de tránsito, se suben a los andenes, en los carriles exclusivos del MÍO, se pasan los semáforos en rojo.

Víctor Hugo Vallejo, abogado especializado en accidentes de tránsito, coincide en que la mortalidad en peatones obedece en un 65 % a accidentes provocados por motociclistas, ya que la moto es el actor principal del 88 % del total de la accidentalidad y causa el 81 % de los casos de morbilidad (secuelas o discapacidad).

La segunda causa es la violación de las normas de tránsito específicas de los mismos peatones, comenta Víctor Hugo. Por ejemplo, personas que mueren al pasar la vía por debajo del puente peatonal. O al cruzar en la mitad de la cuadra o en diagonal, cuando en la esquina está la intersección semaforizada con su cebrada peatonal. La forma correcta es cruzar en línea recta y en la intersección, pero la norma la violan a diario los peatones.

También recalca que algunos peatones son víctimas de accidentes por andar distraídos hablando por celular o revisando el chat. Una conducta inadecuada que también practican los motociclistas, al conducir con una mano y con la otra consultan su teléfono móvil.



William Vallejo, subsecretario de Movilidad, acepta que la mortalidad de peatones se debe en gran parte a la falta de acatamiento de las normas de tránsito por parte de los conductores. En especial, al exceso de velocidad, principalmente en las vías locales, y la falta de cultura ciudadana frente a los actores más vulnerables, el peatón y el usuario de bicicleta, “a los que se les viola su derecho de vía, en especial en las intersecciones y no les ceden el paso, incluso, cuando los semáforos peatonales que les dan prioridad están en verde”, explica el funcionario.

Lo más preocupante de la estadística es que la población más afectada, son los adultos mayores, que pasaron de 56 casos en 2016, a 69 en 2017.

Janeth Mosquera comenta que una ciudad que no está preparada para sus ancianos, no está preparada para nadie y la población va toda hacia esa edad en la que se necesitan condiciones más favorables para movilizarse. “Es muy triste que estamos matando a nuestros viejos en las calles, eso significa que la ciudad no está pensada para todos. Si no se protege al adulto mayor, que entregó su vida para protegernos a nosotros, estamos muy mal como ciudad”, reflexiona.

Ella los exonera de responsabilidad. “Siempre dicen que los ancianos son imprudentes en las vías y no es así, sino que tienen limitaciones de atención, audición y visión: no oyen bien, no ven el semáforo en rojo, no pueden caminar rápido. Quien tiene más poder es el que está en el carro (o moto) y debe cuidar al peatón y no al contrario”, dice.

El Subsecretario comparte la idea de que los adultos mayores y los niños son los más vulnerables en la vía, porque no cuentan con igual capacidad de percepción y de reacción de personas de otras edades. Por ello requieren tiempos de cruce mayores y en las intersecciones tienen un riesgo muy alto porque hay conductores que no respetan el semáforo en rojo y ni siquiera hacen el pare.

La Comuna 19 es la más afectada con la mortalidad de peatones, con 14 casos este año. William Vallejo señala que no hay un mapeo georreferenciado aún del lugar de los accidentes para saber si sucedieron sobre el corredor de la Autopista Sur y si hay correlación con el aumento de la velocidad a 80 kms/h en esa vía arterial. El funcionario lo asocia con el hecho de que esa es la comuna más grande de Cali.

El abogado Víctor Hugo Vallejo atribuye la situación a que la Comuna 19, como en el Oriente y el Nororiente de Cali, zonas con mayor número de peatones muertos, es donde se concentra el mayor parque automotor de motos, porque es el medio de transporte del estrato social de esos sectores.

Janeth Mosquera considera que como dicha comuna abarca los barrios Tequen- dama, San Fernando, Los Cábmulos, con centros de atención en salud, afecta a adultos mayores,



muchos con limitaciones de movilidad, que caminan buscando su EPS u otros servicios de salud.

A su vez resalta que la mayoría de los peatones lo son porque no tienen recursos para pagar un medio de transporte motorizado. Por lo general, son de estratos 1, 2 y 3, lo que a su modo de ver, refleja una situación de inequidad porque están muriendo los más pobres, literalmente los ciudadanos de a pie.

Toda esta situación, opina ella, demuestra que hace falta asumirla como un problema de salud pública, que lleve a tomar medidas contundentes para reducir esa mortalidad. “Lo importante es hacer el análisis de los sitios y con esos datos realizar acciones, en vez de seguir contando muertos cada año”, observa.

Acciones de la Secretaría

Para mejorar las condiciones para el peatón, el Subsecretario de Movilidad declaró que se han hecho unos ajustes en 32 puntos críticos y 8 colegios. Por ejemplo, reducir las distancias por cruzar, minimizar el riesgo a niños y adultos mayores y mejorar las condiciones de refugio en esas intersecciones donde hay mayor flujo peatonal y así el peatón tenga espacios donde pueda esperar, si no alcanza a pasar. William Vallejo destacó que se logró reducir las velocidades de giro, porque la geometría de las intersecciones en Cali facilitaba giros a altas velocidades, que ante un impacto, tiene mayor severidad.

“Nosotros hacemos todo lo humana y técnicamente posible, pero si no hay conciencia ciudadana, de que sus acciones en la vía pueden repercutir en la muerte o en dejar lisiada a una persona, no vamos a tener mejoría en la seguridad vial”, dijo, e insistió en que esto no es una tarea solo de la Secretaría de Movilidad sino de todos los habitantes de la ciudad y actores de la vía. “Como usuario de la vía mi responsabilidad es operar el vehículo en óptimas condiciones, no exceder los límites de velocidad, no pasar los semáforos en rojo, ceder el paso, en una palabra, respetar el código de tránsito”, puntualizó.

Finalmente, concluyó que el objetivo es encontrar un balance para que no se vea afectada la movilidad vehicular ni los tiempos de viaje y seguridad vial. “La prioridad del diseño de estos ajustes es la seguridad de los usuarios y del más vulnerable, que es el peatón”, enfatizó.

16 peatones murieron en mayo de 2017, frente a 23 del mismo mes de 2016, siendo el de mayor mortalidad de transeúntes.

32 mujeres fallecieron en 2017 en las vías, frente a 25 de 2016, para siete casos más.



91 peatones hombres perdieron la vida en 2017, frente a 90 de 2016.

40 muertes de peatones hubo en el Oriente de Cali, la zona con mayor mortalidad. Con 29 de Nororiente, suman el 32 % de las 123 víctimas.

31 de las víctimas murieron en el Sur y 21 en el Noroccidente.

10 peatones muertos tuvo la comuna 7 y la 11, la misma cifra. La 19 sumó 14.

Mujeres

El aumento de peatonas fallecidas, se explica en que las mujeres están más expuestas porque salen al rebusque, van a dejar y a recoger los hijos al colegio, llevan a sus papás al médico o están de afán para cumplir con su vida laboral y tarea del hogar.

La Secretaría de Movilidad ha intervenido intersecciones para dar mejor visibilidad, con demarcación con tachas y delineadores que canalizan el flujo vehicular y asignan carriles para favorecer más al peatón.

Y mejoras en semaforización, recuperación de semáforos averiados, actualización de la central y un replanteo de la planificación de los tiempos aumentando los de semáforos en verde para el peatón, para garantizar el paso de niños de 8 años y mayores de 65, en condiciones óptimas de seguridad vial.

Vidrios polarizados, obstáculo

Un punto clave en el que enfatiza Janeth Mosquera es que el Municipio liberó el uso del vidrio polarizado para los vehículos y según la experta, está demostrado que el polarizado podría estar relacionado con la mortalidad de peatones. El polarizado no permite que el peatón vea si el conductor lo está viendo o no, limita el contacto visual de uno y otro.

“Cuando hay contacto visual se establece una relación personal entre conductor y peatón, que puede hacerle una seña de ‘espéreme yo paso’.

Esa acción simple ayuda a prevenir accidentalidad y mortalidad de peatones, pero con el polarizado se despersonaliza la relación, crea más distancia”, apunta Janeth.

Agrega que no hay ninguna evidencia de que los polarizados contribuyan a la seguridad. “Eso lo que hace es montarnos en la película de que estamos en una ciudad muy insegura. Si todo el mundo se encierra en el carro de vidrios oscuros, pareciera que estamos en un



Universidad del Valle

Facultad de Salud - Grupo de Comunicaciones



Sala de Prensa

ambiente desastroso. Y la Administración fue laxa e irresponsable con lo de los polarizados”, denuncia ella.

William Vallejo, subsecretario de Movilidad, rechazó el planteamiento. “Pueda que tengan influencia, pero no hay un estudio que soporte esa aseveración” e insistió en que el problema está en cómo usemos las vías e intersecciones. “Queremos conducir a altas velocidades sin importar el entorno, hay un irrespeto en los límites de velocidad, pese al control de las cámaras y de los agentes de tránsito. Falta apropiación de cultura ciudadana y hacernos responsables de nuestros actos”, concluyó.

Diario El País, 8 de Enero de 2018. Página B1