



Fotografías por: LLia Goronov, Eill Cheyney y Clamur



Boletín informativo de la Road Traffic Injuries Research Network (RTIRN)

www.rtirn.net

Abril-Junio, 2010

Índice

- ✦ Mensaje de la Vice-presidenta de la RTIRN
- ✦ Mensaje del Secretario de la RTIRN
- ✦ Contribuciones:
 - Motivos de uso y no uso de puentes peatonales en la Ciudad de México: la perspectiva de los peatones, Elisa del Carmen Hidalgo Solórzano
 - Evaluación de las banquetas desde la perspectiva de los peatones en la ciudad de Dhaka, Bangladesh, Md. Neazm Uddin Biswas
 - Resultados preliminares del proyecto Ambientes Seguros: Intervención para la Prevención de atropellamientos en la ciudad de Cuernavaca, México, Jorge Martín Rodríguez
 - Características de los atropellamientos en las carreteras principales en la región de Ashanti, Ghana, Daniel Atuah Obeng
 - La carga que imponen los atropellamientos: Bangalore, India, Dr. (Mrs.) Bhawna Gupta
 - Seguridad Peatonal en Irán, Hasan Abdoos
 - Seguridad vial en peatones de Nepal, Puspa Raj Pant
 - Lesiones causadas por el tránsito en niños rurales de Bangladesh: Una urgente llamada de atención, Dr. Md. Kamran ul Baset
 - SAFE KIDS Filipinas, Rafael Consuji
 - Contribución de INTRAS sobre "Peatones" – España, Cristina Monleón
 - Estudio del comportamiento de peatones para evaluar conductas de riesgo en Bogotá, Alejandro Forero Guzmán
- ✦ Nuevos miembros de la RTIRN
- ✦ Reportes y publicaciones
- ✦ Noticias y eventos
- ✦ Para formar parte de la RTIRN

Caminar no debería ser una sentencia de muerte – los desafíos de los peatones en las vialidades del mundo



Bienvenidos a nuestro Boletín de Abril-Junio que aborda el tema de los peatones. Caminar es algo que todos hacemos – con excepción de aquellos muy jóvenes o muy viejos para caminar o aquellos que viven con alguna discapacidad de movimiento. En recientes fechas, hemos sido testigos del incremento en la vulnerabilidad de los peatones –y de otros usuarios viales-, y en muchos países de bajos ingresos, más de la tercera parte de aquéllos que fallecen en un siniestro vial son peatones. El Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial (2009) enfatiza la importancia de las lesiones y muertes en los peatones, mientras que en la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial (Moscú, 19-20 de noviembre de 2009) los ministerios responsables por el transporte destacaron que una de las razones de las altas tasas de mortalidad y lesiones era “las infraestructuras viales mal diseñadas o insuficientemente mantenidas, en particular infraestructuras que no protegen a los peatones”. El énfasis en que la infraestructura *no protege a los peatones* representa el cambio en la visión tradicional y estrecha que ponía la responsabilidad de la seguridad vial de los peatones sobre ellos mismos, llevando a intervenciones que recaen principalmente en intervenciones educativas.

En la RTIRN nos hemos preocupado por hacer investigación que busque incrementar el entendimiento de los factores de riesgo de peatones en varios contextos y en cómo las intervenciones efectivas pueden ser implementadas para mejorar la seguridad en las vialidades del mundo. Mientras que en los países de altos ingresos los adultos mayores y los grupos de bajos ingresos tienden a sufrir desproporcionadamente, en los países de bajos y medianos ingresos el riesgo está más diseminado en términos de edad, siendo los hombres jóvenes peatones el grupo con mayor riesgo. Mientras los países discuten las propuestas de la “Década de Acción para la Seguridad Vial”, la seguridad de los peatones –específicamente, y en general como parte de la seguridad de los usuarios viales vulnerables- debe estar entre las prioridades de la agenda de los países de bajos y medianos ingresos. Muchos de estos países continúan experimentando un rápido y enérgico cambio socio-económico, incluyendo la rápida urbanización, la motorización y el crecimiento poblacional acelerado. Para su población, predominantemente joven, caminar a la escuela o al trabajo no debería constituir una sentencia de muerte.

Olive C. Kobusingye, M.D., M.Med., MPH
Vice-Presidenta, RTIRN



Mensaje del Secretario de la RTIRN



Estimados miembros,

Del 1 al 4 de febrero tuvimos la increíble oportunidad de visitar a nuestros amigos del anterior Secretariado en Karachi, Pakistán. Estamos orgullosos de anunciarles que hemos recibido ya la estafeta de nuestros colegas de la Universidad Aga Khan. Fue una gran oportunidad para ver de cerca el increíble trabajo que han venido haciendo por la RTIRN, y de aprender las mejores formas de continuar con sus esfuerzos. No queremos dejar pasar esta oportunidad sin agradecer a Junaid, Shafaq, Nukhba, Sajid y todos los demás miembros del equipo por la gran experiencia y aprendizaje. Estamos muy agradecidos por toda la ayuda, el apoyo y la consejería que nos dieron durante este tiempo de transición. También fue enriquecedor conocer personalmente a Umer, otro colega que también recibió el financiamiento para Investigadores Jóvenes que la RTIRN otorgó en 2008. Aunque la transición está en marcha y algunas de las nuevas iniciativas necesitarán más tiempo para cristalizarse, estamos trabajando duro y motivados para lograr darles cumplimiento en el futuro cercano.

Esperamos que este número contribuya a la agenda de prevención de los atropellamientos.

Ricardo Pérez Núñez

Secretario Técnico de la RTIRN 2010-2011

3

Contribuciones

✦ Motivos de uso y no uso de puentes peatonales en la Ciudad de México: la perspectiva de los peatones



Elisa del Carmen Hidalgo Solórzano
Instituto Nacional de Salud Pública, México
Email: ehidalgo@insp.mx

Existe gran preocupación en México acerca del uso de puentes peatonales (PP). Con el fin de obtener más información al respecto, se analizaron los motivos de uso y no uso de los mismos. Se utilizó un diseño tipo encuesta, para lo cual se obtuvo una muestra representativa de peatones usuarios y no usuarios de PP. Se utilizó regresión lineal para analizar los motivos; y regresión logística, para identificar los factores que influyen en el uso y no uso. Se entrevistaron 2533 peatones. La prevalencia de no uso fue 50,5% en aque-



Los puentes que tenían posibilidad de paso por debajo. La principal razón para usar un PP fue la seguridad, entendida como la no exposición a los vehículos y a la velocidad de los mismos.

El principal motivo de no uso fue la inseguridad referida a falta de iluminación, condiciones y dispersión de los puentes, delincuencia e insalubridad. Se encontraron diferencias significativas, al analizar las razones de uso y no uso de puentes peatonales, entre hombres y mujeres y por grupo de edad ($p < 0,05$.) En el modelo logístico se encontró que los grupos de edad de 19 a 36 años, y de 46 y más, resultaron asociadas con el no uso de los puentes, ajustando por escolaridad y características físicas del PP de RMa.1.7 (IC95%: 1.06-2.86) y RMa.1.9 (IC95%: 1.14-3.33), respectivamente.



Los resultados de este estudio permiten identificar aspectos importantes a considerar desde la perspectiva de los peatones, antes de construir nuevos PP, así como aquéllos que deben mejorarse para incrementar su uso en zonas de alto riesgo de atropellamientos.

Autores: Elisa Hidalgo, Julio Campuzano, Jorge Martín Rodríguez, Martha Hajar

Palabras clave: Puentes peatonales, peatones, atropellamientos, México.

✦ Evaluación de las banquetas desde la perspectiva de los peatones en la ciudad de Dhaka, Bangladesh



Md. Neazm Uddin Biswas

Ministro de Salud y Bienestar Familiar. Bangladesh

Email: nezam_ku@yahoo.com

Dhaka, la capital de Bangladesh, está localizada en la parte central del país. Sus ciudadanos realizan el 60% de sus trayectos diarios a pie. Se utilizaron seis criterios amplios para estudiar la evaluación subjetiva de las banquetas en la ciudad de Dhaka, a saber: seguridad (tanto vial como social) conveniencia, comodidad, continuidad, coherencia del sistema y atractivo de las aceras. Se definieron los seis criterios basados en algunos sub-categorías sólo para la ciudad de Dhaka.

Los peatones tuvieron una mala impresión de lo que ellos sintieron que no les ayudaba a deambular sin problemas por la ciudad. El problema de la inseguridad amenaza a los peatones en virtud de que hay muchos vendedores de drogas sentados en las banquetas en las mañanas y por las tardes. Además, comúnmente algunos secuestradores les arrebatan sus maletas y demás bienes como teléfonos celulares. Sin embargo, la comodidad y conveniencia fueron otros criterios que la gente describió como los segundos en importancia en Dhaka. Se ha observado que los peatones enfrentan grandes problemas para usar las banquetas (Khan, Ohmori, et. al. 2004). Por ejemplo, la ocupación ilegal de las banquetas, la falta de baños públicos, la ausencia de bebederos de agua, la colocación de carteleras limitan a los peatones de un ambiente propicio para caminar.





En ocasiones las lluvias producen inundaciones de las vialidades debido a los inadecuados sistemas de drenaje en el área urbana. Los peatones sufren, debido a que no pueden usar las banquetas. Además, hay bastantes baches que hacen más peligrosa su situación dado que los peatones no pueden ver por la inundación.

El promedio de la altura de las banquetas observado en 5 diferentes cuadras, fue de 1 pie a 2 pies. Esta altura margina la seguridad de los peatones en las

banquetas. La discontinuidad de las superficies para caminar o la alineación, ofrecen grandes dificultades para los peatones adultos mayores, dado que necesitan subir y bajar las banquetas en un intervalo de 15 pies, la mayor parte del tiempo. Además, las banquetas no son lo suficientemente atractivas para que los peatones las utilicen.

Referencias

1. Rahaman Khan Rubayet, et al., (2003), Research on Problems of Pedestrians Problems in Dhaka City, Bangladesh, Proceedings of the ICCTS conference 2003, Dalian, China.

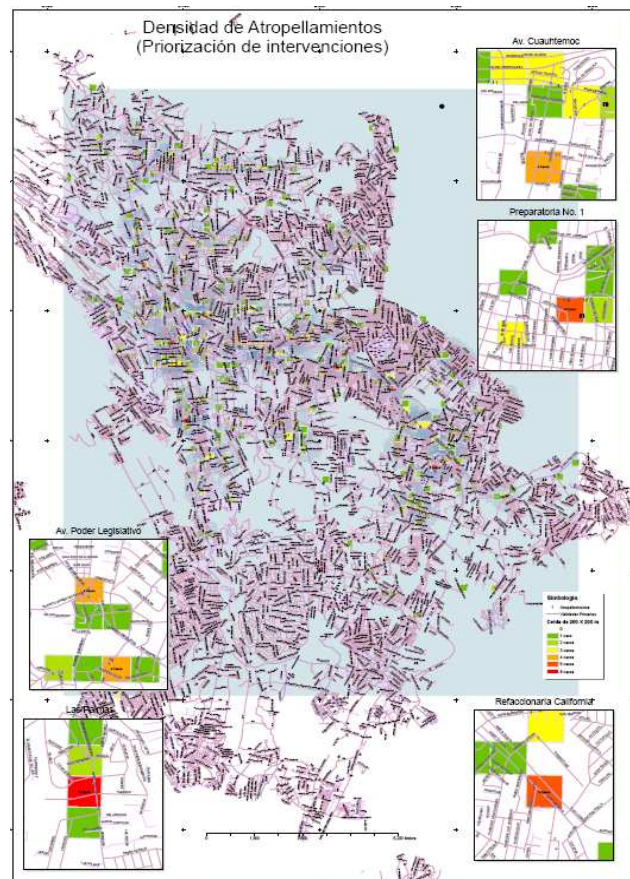
Resultados preliminares del proyecto Ambientes Seguros: Intervención para la Prevención de atropellamientos en la ciudad de Cuernavaca, México



Jorge Martín Rodríguez
Instituto Nacional de Salud Pública
 Email: georod5@gmail.com

El proyecto, cofinanciado por la Road Traffic Injuries Research Network y el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología de México, caracterizó todos los atropellamientos fatales y no fatales ocurridos durante 2008/2009. Se obtuvo la distribución geográfica utilizando información secundaria de los servicios de atención prehospitalarios y los certificados de defunción. Se generaron mapas en dos niveles, municipio y vialidad, para detectar cruces o puntos donde se concentraron el mayor número de lesionados.

En las vialidades se decidieron realizar trazados de 200 por 200 metros para detectar puntos específicos donde se concentró el mayor número de lesionados. De acuerdo a los resultados observados a través de la georreferenciación, se seleccionaron puntos conflictivos y se hizo una visita de campo para realizar la caracterización de estos lugares, teniendo en cuenta el medio ambiente



físico y algunas características de la vialidad, a través de auditorías viales (incluyendo: presencia de puentes peatonales, semáforos, análisis de ciclos semafóricos, señales de tránsito, flujos peatonales y vehiculares, simulaciones, condiciones de la vialidad, archivos fotográficos, entre otros).

Se encontró: déficit de señalización al costado de la vía como en la demarcación de las cebras peatonales; poco cumplimiento de los límites de velocidad (aún en presencia de policías de tránsito); los semáforos de paso peatonal duran menos de 20 segundos (lo que impide la movilización adecuada, especialmente en el grupo de adultos mayores). En las noches el problema se agrava dado que no existe iluminación apropiada: en muchas ocasiones los peatones no pasan por las esquinas, y los conductores incrementan la velocidad de sus autos. Aunque había puentes peatonales, en ocasiones no eran usados por los mismos motivos hallados en otras investigaciones (pereza, prisa, inseguridad e insalubridad).

Como resultado, se tiene planeado implementar algunas intervenciones preventivas que fomenten la seguridad vial de los actores más vulnerables del tránsito: los peatones.

✦ Características de los atropellamientos en las carreteras principales en la región de Ashanti, Ghana



Daniel Atuah Obeng
Consultor Independiente
Reino Unido
Email: obengatuah@yahoo.co.uk

La Comisión Nacional de Seguridad Vial busca mejorar la seguridad de peatones y ocupantes de autobús para lograr el objetivo de llegar a una tasa de mortalidad de un dígito para 2015; los peatones por sí mismos representan casi el 43% de todos los fallecimientos causados por el tránsito.



Un estudio de atropellamientos llevado a cabo entre 2005 y 2007, en cuatro autopistas, reveló que las personas entre 16 – 45 años constituyen 52% del total de fallecimientos, siendo los menores de 16 el 32%. Tres de cada cinco muertes fueron hombres, y los cruces de vía fueron los lugares con mayor riesgo para los peatones. Uno de cada cinco peatones fallecidos fue atropellado por un auto ligero (automóvil, pick-ups, etc.) representando más del 79% de los vehículos involucrados en atropellamientos. Asimismo, los atropellamientos ocurren mayormente en lugares fuera de las intersecciones viales (84%).



económicas.

El comercio al borde de las carreteras es común en las autopistas dentro y fuera de la mayoría de los asentamientos en Ghana. Instalaciones inadecuadas y falta de reductores de velocidad han sido identificadas como factores que incrementan el riesgo de los peatones que cruzan las vialidades para satisfacer sus importantes necesidades socio-



La *Ghana Highway Authority* se ha comprometido con la implementación de contramedidas ingenieriles para reducir el exceso de velocidad y los conflictos entre vehículos y peatones, mediante la instalación de medidas para la reducción de la velocidad del tránsito y el cruce de peatones en algunas carreteras para mejorar la seguridad vial de los peatones.

✦ La carga que imponen los atropellamientos: Bangalore, India



Dr. (Mrs.) Bhawna Gupta

India

Escuela de Salud Pública, Universidad de Sydney,
Australia

Email: bhawna1974@gmail.com

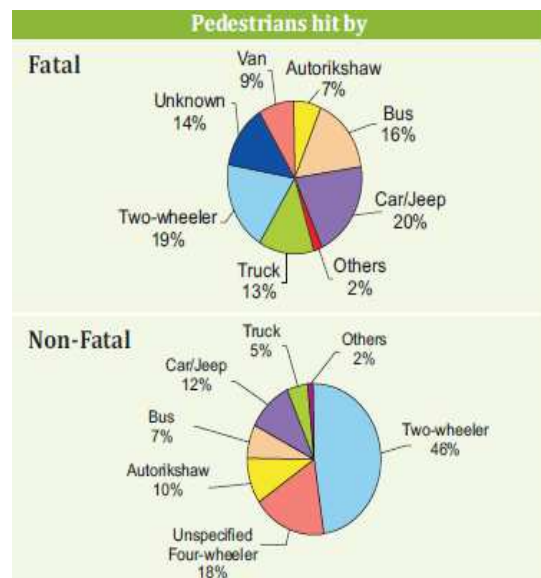
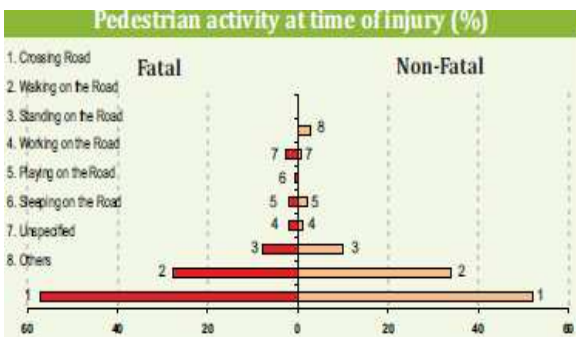
7

Reportes recientes indican que los peatones del sur de India, especialmente en Bangalore, enfrentan tareas de grandes proporciones al utilizar los caminos y senderos, con un índice de seguridad peatonal de tan solo 0.63.



En promedio, 550 peatones fallecen y más de 10,000 son lesionados y hospitalizados cada año, con una razón de 1:20. El 51% de los fallecidos y el 58% de los lesionados fueron hombres jóvenes de entre 16 a 45 años de edad. Las mujeres estuvieron involucradas en los grupos de edad más extremos. El 17% de las muertes peatonales y el 10% de las lesiones no-fatales se presentaron en adultos mayores. Los hombres fueron frecuentemente lesionados o fallecieron como peatones en una colisión con una razón de 3:1.

No obstante, la seguridad de los peatones debe ser un componente integral de los programas, políticas y planes de acción en materia de seguridad vial en las grandes ciudades. La implementación de los programas de seguridad vial requerirá una mezcla de medidas exitosas de ingeniería y aplicación de la ley junto con la educación de la gente para aceptar los cambios. El desarrollo e implementación de estas medidas debe basarse sobre información de calidad, de tal manera que las intervenciones puedan ser monitoreadas y evaluadas.



Porcentaje de lesiones fatales y no fatales de acuerdo a diferentes medios de transporte



✦ Seguridad Peatonal en Irán



Hasan Abdoos

Departamento de Seguridad de Tránsito, Irán

Email: hasanabdoos@yahoo.com



En Irán, las defunciones de peatones representan la cuarta parte del total de muertes causadas por el tránsito, 60% de las cuales ocurren en áreas urbanas, mientras que el otro 40% sucede en carreteras. La presencia femenina en las muertes de peatones es de 9% más que el promedio del país (18%), y 70% de los peatones que pierden la vida tienen bajos niveles de escolaridad o no tienen educación formal. Además, 55% de las muertes entre peatones ocurren en personas mayores de 50 años de edad, y 10% usualmente son niños menores de 7 años. Asimismo, más de la mitad de los decesos peatonales son causadas por lesiones de cráneo.

Para responder a la elevada carga que imponen las muertes de peatones, se está preparando un nuevo plan de seguridad vial aplicable a la red nacional de carreteras. Éste será un plan a 5 años tendiente a reducir 20% el número de muertes de peatones desde el primer año. En este sentido, diversas medidas de ingeniería, probadas por investigadores o aquellas con un potencial de mejorar la seguridad en ciertas carreteras, han sido consideradas, y se ha prestado mayor atención en despertar la conciencia pública entre localidades prioritarias. También habrá una evaluación anual, cuyos resultados serán comparados con la línea basal (2009), por lo que el plan y sus actividades podrían ser readecuados sobre la marcha.

8

✦ Seguridad vial en peatones de Nepal



Puspa Raj Pant

Universidad del Oeste de Inglaterra.

Bristol, Inglaterra

Email: pant.puspa@gmail.com



Es un hecho que los usuarios viales son parte del segmento más productivo de la población prácticamente en cualquier país. Los países de bajos y medianos ingresos muestran incrementos en los fallecimientos en la vía pública que son atribuibles probablemente a la rápida urbanización y al incremento en el uso de los vehículos motorizados.



El sistema de tránsito en estos países, compuesto por la mezcla de diferentes actores, es en sí mismo un factor de exposición a las lesiones causadas por el tránsito que también inducen al inapropiado uso de la vialidad. Los peatones tienen el mayor riesgo de ser lesionados o de morir al colisionar con un vehículo de motor debido a que hay una mala y limitada ingeniería de las aceras en estos países. Igual que en otras naciones del Sur de Asia, en Nepal los peatones no tienen por dónde transitar dado que la vía pública está



ocupada por pequeños comerciantes durante las horas pico, especialmente por la tarde y al medio día, en los cruces de los poblados. Durante mi reciente visita a Nepal, estuve en las poblaciones de Narayangarh, Hetauda, Dhangadhi y Mahendrangar. En todas ellas observé la misma situación en las banquetas, todas ellas ocupadas por todos menos por los peatones. En Katmandú, los ciclistas y motociclistas también utilizaban las banquetas para evitar otros vehículos. En Narayangarh y Mahendranagar las banquetas estaban ocupadas por materiales comerciales de construcción. En Hetauda y Dhangadhi había poca acera en ambos lados de las vialidades. Existe una urgente necesidad de reforzar las campañas de concienciación sobre el uso apropiado de las vialidades.



✦ Lesiones causadas por el tránsito en niños rurales de Bangladesh: Una urgente llamada de atención



Dr. Md. Kamran ul Baset

Centro para la Prevención de Lesiones e Investigación en Bangladesh (CIPRB, por sus siglas en inglés), estudiante de Doctorado, Centro para la salud de Niños y Adolescentes, Universidad del Oeste de Inglaterra
 Email: kamran@ciprb.org

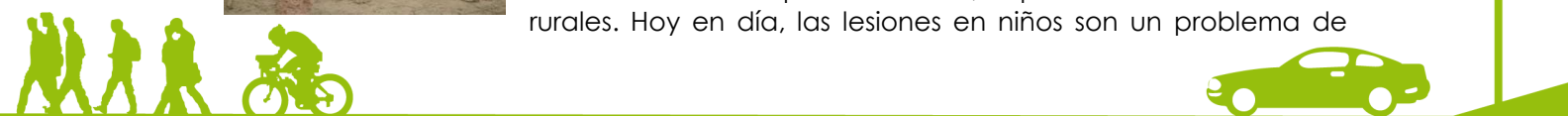
En Bangladesh, el sistema de tránsito vial se compone de vehículos motorizados como no-motorizados, y ambos tipos de vehículos utilizan las mismas carreteras y caminos principales. En las áreas rurales, la mayoría de los vehículos son no-motorizados pero algunos vehículos motorizados son utilizados como medio de transporte tanto de personas como de bienes. La mayoría de estos vehículos motorizados son usualmente diseñados por técnicos no calificados locales, y no son aprobados por las autoridades.



De acuerdo con estadísticas oficiales de 2006, fueron reportadas 3,160 muertes causadas por el tránsito. Sin embargo, una estimación basada en la Encuesta de Salud y Lesiones en 2005 atribuye más de 13,000 muertes a esta causa. El estudio reveló que las lesiones causadas por el tránsito constituyen la sexta causa de mortalidad (6/100,000 años-niño), y la octava causa de morbilidad (194.4/100,000 años-niño) en niños de entre 1-17 años. El estudio también mostró que la tasa de lesiones no fatales causadas por el tránsito constituye más del doble en áreas rurales que en zonas urbanas (118.2 vs 255.2 por 100,000 años-niño), y que en su mayoría, las lesiones en niños fueron a peatones. De acuerdo con las autoridades del Sector Transporte en Bangladesh, las muertes por atropellamientos representan 54% del total de fallecimientos por esta causa.



Las colisiones en los caminos rurales son atribuidas a las deficientes y/o inadecuadas características geométricas estándar, vías angostas, pobre alineación y condición de los caminos, como a la ignorancia de conductores y otros usuarios viales acerca de las reglas del uso de vía. Todos estos factores, en conjunto, contribuyen a la trágica incidencia de lesiones causadas por el tránsito, especialmente entre niños rurales. Hoy en día, las lesiones en niños son un problema de



salud pública mayúsculo. Se requiere urgentemente de un programa de prevención para disminuir las lesiones fatales y no fatales en niños peatones de áreas rurales.

SAFE KIDS Filipinas



Rafael Consuji

Departamento de Cirugía del Hospital General de Filipinas & Universidad de las Filipinas.

Manila, Filipinas

Email: uppggh_sicu@yahoo.com



SAFE-KIDS Filipinas, desde 2004, ha venido llevando a cabo, con el patrocinio de FedEx Express, un programa de seguridad vial para niños peatones titulado "Camina por aquí" (Walk this way), en 5 ciudades de Filipinas. Desde entonces, este programa educativo, impartido al interior de los salones de clase, ha cubierto a más de 600,000 niños en etapa escolar. Dicho programa hace uso de evaluaciones ambientales (valoración de qué tan amigables son las calles y avenidas), intervenciones didácticas y educativas basadas en juegos (con evaluaciones pre y post de cada actividad), instalación de infraestructura y asociación con voluntarios locales de la comunidad.



Algunos datos epidemiológicos de los niños peatones y sus lesiones en Filipinas son:

1. De los niños lesionados que son atendidos en las salas de urgencias, 53% son atropellados.
2. Solo 25% de los niños menores de 10 años de edad camina a su escuela acompañados por un adulto.
3. Los niveles más bajos de conocimiento en la medición basal fueron en el modo apropiado de cruzar la calle (25%) y en la identificación de señales de tránsito (14%).
4. Las respuestas de las evaluaciones realizadas inmediatamente después de las actividades educativas, evidenciaron que en la mayoría se duplicaron los niveles de conocimiento de las prácticas seguras en peatones.
5. Las evaluaciones realizadas un año después mostraron retención sustantiva, con un 3% más de respuestas correctas que los resultados de las pruebas inmediatas practicadas.
6. Del 28 al 42% de los niños escolares ya han sido golpeados a la hora de deambular por la vía pública en su trayecto hacia la escuela o de regreso.
7. Las bicicletas (46%) y las motocicletas (14%) fueron los vehículos infractores que más comúnmente afectan a niños peatones.



✳ Contribución de INTRAS sobre "Peatones" – España



Cristina Monleón

Grupo de investigación METRAS (INTRAS-UVEG)
Instituto de Investigación de Tráfico y Seguridad Vial
UNIVERSIDAD DE VALENCIA.

España.

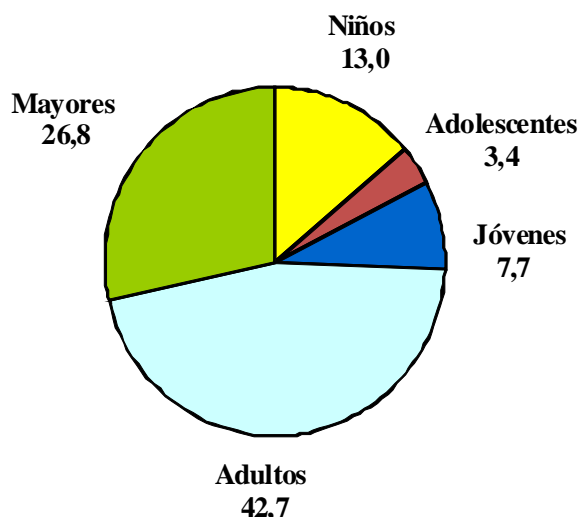
Email: cristina.monleon@uv.es.

En 2008, se registraron 93.161 lesiones causadas por el tránsito con víctimas. El número de víctimas fue 134.047, de las cuales 3,100 fallecieron, y 16,488 resultaron gravemente heridas. En lo que respecta a los peatones, la Dirección General de Tráfico (DGT) ha estimado que 502 fallecieron y 10,644 resultaron heridos. Ello representa el 8,3% del total de víctimas. Comparando con 2007, esta tasa es un 2,48% menor. La disminución es más significativa si se comparan las cifras de 2008 con las de 2000 (-17,43%).

Representado de otra manera, sería como si 29 peatones resultaran heridos diariamente a causa de un atropello y 10 peatones fallecieran en un siniestro vial cada semana.

Una investigación llevada a cabo por nuestro Instituto en 2006 dio como resultado los siguientes datos ("Proporción de lesiones causadas por le tránsito con peatones por grupo de edad"):

Sin embargo, en más del 50% de estos siniestros viales, el peatón fue el causante siniestro con alguna conducta imprudente (en el 49% de las lesiones causadas por el tránsito en los que se vio involucrada una persona mayor, el peatón no cruzó de manera segura).



De acuerdo con las iniciativas basadas en este tema, la DGT formuló un "Plan estratégico 2005-2008" a través del cual lanzó un "Programa de educación y entrenamiento en seguridad vial" enfocado a cambiar las conductas de los peatones, para lograr un ambiente vial más seguro. Además, el RACC (un Club de Automóviles de Cataluña) llevó a cabo un estudio en 2008 basado en los pasos de peatones. El enlace es el siguiente:

http://www.racc.es/pub/ficheros/adjuntos/adjuntos_dp_estudio_peatones_jzq_87fc0da3.pdf

Para más información, pueden ponerse en contacto con los miembros de la DGT, que constituye la principal organización que trabaja para la seguridad vial en España. No obstante, sería para nosotros un placer contribuir o enviar cualquier tipo de información adicional relacionada con este u otros temas.



✦ Estudio del comportamiento de peatones para evaluar conductas de riesgo en Bogotá



Alejandro Forero Guzmán

Escuela de Ingeniería, Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá. Colombia.

Email: alejandro.forero@javeriana.edu.com

Un importante componente del problema del tránsito es la seguridad. Por esta razón, la Universidad Javeriana está desarrollando *herramientas para visión artificial* con el fin de obtener información de los vehículos y peatones. En este estudio, hemos incluido variables como velocidad, aceleración y posición tanto de peatones como de vehículos.



12



En conjunto, esta información permite evaluar qué tan cerca pueden estar y, de acuerdo a su velocidad y aceleración somos capaces de evaluar el riesgo objetivo que cada persona toma cuando cruza una vialidad. Hemos ya probado nuestras *Herramientas para visión artificial* para la obtención de información. En 2009 en la investigación "Estudio del comportamiento de los peatones en Bogotá: estudio piloto de métodos" utilizando encuestas, hemos confrontado la información extraída de los videos con la percepción de riesgo de los peatones.

Damos la más cordial bienvenida a los nuevos miembros de la RTIRN

Edmundo Rosales, **Perú**
Shankarashis Mukherjee, **India**
Vishwanath Iyer, **India**
John Paul Fletcher, **Reino Unido**
Raj Ponnaluri, **India**
Víctor Hugo Robles Calvillo, **México**
José Ignacio Nazif, **Chile**
Roqiya Bano Javed, **Pakistán**
Casimir Migan, **Benin**
Mohammad Reza Ahadi, **Irán**
José Osma Rueda, **Colombia**
Samath Dharmaratne, **Sri Lanka**



Publicaciones

K Kulanthayan S., Ahmad Razak and Ellen Schenk (2010). Driver Characteristics Associated with Child Safety Seat Usage in Malaysia: A Cross Sectional Study. Journal of Accident Analysis and Prevention. Vol 42, pp 509-514

Muhlrad N., 2009. Road safety management systems: a comprehensive diagnosis method adapted to Low and Middle Income Countries. Synthèse INRETS n°59, Lavoisier, Paris, France Available at: <http://www.lavoisier.fr/fr/livres/index.html>

Rosales E, Egoavil M, Durand I, Montes N, Flores R, Rivera S, Alonso C, Merino L, Rey de Castro J. [Traffic accidents and his relationship with bus drivers' sleepiness and fatigue]. Revista Médica Herediana. 2009; 20(2):48-59. Spanish. <http://www.scielo.org.pe/pdf/rmh/v20n2/v20n2ao1.pdf>

Rey de Castro J, Rosales E, Egoavil M. [Sleepiness and fatigue during driving: relationship with road traffic accidents in Peruvians highways]. Acta Médica Peruana. 2009;26(1):48-54. Spanish. <http://www.scielo.org.pe/pdf/amp/v26n1/a11v26n1.pdf>

Reportes regionales

Región de las América, OMS

Organización Panamericana de la Salud "Informe sobre el Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas" Washington, D.C.: Organización Panamericana de la Salud; 2009.

Región del Sureste Asiático, OMS

World Health Organization, Regional Office for South-East Asia. Regional report on status of road safety: the South-East Asia Region. New Delhi, India: World Health Organization; 2009.

Región Asia oriental y el Pacífico, OMS

World Health Organization, Western Pacific Region. Road Safety in the Western Pacific Regions: Call for action. Manila, Philippines: World Health Organization; 2009.

Región Europea, OMS

WHO Regional Office for Europe. European status report on road safety: towards safer roads and healthier transport choices. Copenhagen, Denmark: World Health Organization; 2009.



¡Reserve estas fechas!

Junio 6-9, 2010 - Baltimore, MD, EU

The 18th Annual Summer Institute: Principles and Practice of Injury Prevention
www.jhsph.edu/injurycenter/training/Summer_Institute

Junio 16, 2010 - Cuernavaca, Morelos, México

RTIRN Workshop on "Pedestrian Injuries Research in low-and middle-income countries"
www.rfirn.net

Septiembre 21-24, 2010 - Londres, Inglaterra

10TH World Conference on Injury Prevention and Safety Promotion
www.safety2010.org.uk

¡ Haz tuyo el Boletín de la RTIRN !

- ¿Tienes noticias sobre investigación en lesiones causadas por el tránsito en tu región?
- ¿Proyectos de intervención?
- ¿Eventos próximos o nuevas publicaciones?

Compártelos con nosotros a la siguiente dirección electrónica: administrator@rtirn.net

¿Ya te registraste en el Foro online de la RTIRN?

El Nuevo foro permite a los miembros de la RTIRN comunicarse más efectivamente, participar en discusiones interactivas online y estar actualizados en las actividades actuales de la Red.

¡Te sugerimos visitar la página www.rfirn.net/forum para registrarte hoy mismo!

Para formar parte de la RTIRN

Para poder formar parte de la RTIRN, visite nuestra página web: www.rfirn.net

Para mayor información, contacte con:

Ricardo Pérez Núñez

Secretario Técnico de la RTIRN

Fundación Entornos, Calle 3 No.1

Col. Lomas de Atzingo

CP. 62180, Cuernavaca, Morelos. México

Tel. (777)1023946

E mail: secretariat@rtirn.net

