

UCEN / FINARQ / Escuela de Arquitectura y Paisaje

LÍNEA: Desarrollo de la docencia. Formación académica del Arquitecto.

PROGRAMA: Centro de Estudios Arquitectónicos Urbanos y del Paisaje CEAUP

PROYECTO: Aprendizajes Significativos. Investigación en Aula. AARM.

ARCHIVO: COMPORTA PEATON

VISIONES DESDE LA PEATONALIDAD DE MI VIDA COTIDIANA

Alfonso Raposo M. (03-07-2023)

La peatonalidad es un comportamiento socio-cultural envolvente de la movilidad humana, que se presenta revestido simbólicamente de diversas formas codificadas, cruzadas con acciones precautorias. En el marco de mi experiencia, desprovista del uso operativo de celulares, uno debe estar atento a las desconsideraciones del peatón que sin ignorar la norma va abusivamente preocupado de su conversación a través de su celular. Tal comportamiento es generalmente más agudo en sujetos corpulentos de más de 1.70 de estatura. Mi condición de canoso adulto mayor no me pone, en las aceras, a salvo de éste hecho.

Otro aspecto de la peatonalidad en el espacio público urbano. es el de los perros mascotas conducidos por sus amos. Cuando salgo de la Estación del metro me encuentro con ellos y sus prácticas comportamentales que giran en torno a las demarcaciones territoriales orinales del perro mascota y más proactivamente de dejar abandonas sus deposiciones caninas omitiendo la norma de retirarlas embolsándolas. Debo indicar ahora que nosotros, los de la Casa B, no tenemos mascotas, lo que conduce a la posibilidad de considerar aspectos limpios de la peatonalidad.

Si nos atenemos a nuestra propia realidad, Peatón: no es solo toda persona que circula a pie, Están también los peatones que van empujando un coche de niño, una silla de discapacitado, cualquier móvil sin motor o un ciclomotor de dos ruedas, también se consideran peatones los impedidos que circulan en una silla de ruedas, con o sin motor.

Por cierto, la práctica peatonal de los bípedos humanos ha llegado a establecer aquello que podríamos denominar: "comportamiento del buen peatón en diversas situaciones". Por cierto, la principal es la de no entorpecer a los demás peatones y utilizar apropiadamente los pasos peatonales, especialmente los provisto de semáforos. En este sentido hay deberes urbanos de movilidad perfilables.

Para trasparentar el presente texto y sus asuntos, cumplo con indicar que se introducirán consideraciones testimoniales. Una es que no tengo licencia para conducir referida algún tipo de vehículo: automóvil, camión, moto, triciclo y bicicleta. Por tanto, no me queda más que caminar y utilizar el sistema de transporte urbano de pasajeros.

Cuando estamos hablando de peatón estamos hablando de las competencias de movilidad los bípedos. Pero también podemos pensarlo como discapacidad requirente de silla de ruedas, generalmente asociadas a daños hemipléjicos que pueden tener personas de diversas edades.

En el marco de nuestro morar convive una de nuestras hijas quien está con limitaciones hemipléjicas y debe suplir su movilidad recurriendo uso de sus sillas de rueda (una de

repuesto). Sale poco de casa, y cuando lo hace es requirente de compañía. Conviene aquí diferenciar su movilidad del transporte. Al respecto se puede citar a Andrea Gutiérrez quien expresa: *“En general, el transporte es entendido como el componente material de la movilidad, ligado a los medios técnicos de desplazamientos. Y la movilidad como algo que se expresa en el transporte”* (2010). En este sentido, puedo mencionar que, aunque tan solo en limitadas ocasiones, he podido observar la presencia de personas adultas discapacitadas viajando en un ascensor, andén o vagón del metro.

Es posible que lo anterior sea consecuencia de limitaciones técnicas en la mantención de los ascensores de las estaciones del metro. Un caso es el de la estación Plaza Egaña (línea 3 del metro).

Transcripto 1.

Seguridad vial, todos responsables

Columna de opinión por [Carolina Pérez](#)

lunes 29 de septiembre 2014 12:10 hrs.

https://www.google.com/search?q=%22Seguridad+vial%2C+todos+responsables%22&sca_esv=576575424&ei=uWo5ZYqNFMbK1sQPX82T6A8&ved=0ahUKEwjKzenl9ZGCAxVGpZUCHcfmBP0Q4dUDCBA&uact=5&oq=%22Seguridad+vial%2C+todos+responsables%22&gs_lp=Egxnd3Mtd2l6LXNlcnAiiCJTZWd1cmIkYWQgdmlhbCwgdG9kb3MgcmVzcG9uc2FibGVzIjIjFECEYoAEyBRAhGKABSIFUULMfWJtLcAJ4AZABAjgBdqABvQKqAQMxLjK4AQPIAQD4AQHCAgoQABhHGNYEGLADwgIFEAAAYogTiAwQYACBBIAYBkAYD&sclient=gws-wiz-serp

Los conductores no son los únicos responsables de la **seguridad vial**, sino que todos los que transitamos en la vía pública donde podamos tener algún tipo de interacción con estos conductores, formamos parte del conjunto que permite que la seguridad vial pueda llegar a ser efectivamente operativa.

El tema de la seguridad vial es sin duda un factor común para el 100% de la ciudadanía, no importa el tipo de vehículo que tengas, sea coche, [patinete](#), [bicicleta](#), entre otros. Incluso, los **desplazamientos a pie** han sido por mucho tiempo una alternativa hacia la movilidad eficiente y saludable.

Sin embargo, alguna vez te has preguntado; ¿estás siendo un buen **peatón**? Aunque seamos peatones nos corresponde respetar y cumplir las normas tanto si caminamos, como si cruzamos calles o nos cambiamos de acera.

En [CEA](#) te protegemos a ti y a tu familia las 24 horas. ¡[Hazte socio](#) desde sólo 75 €/año! Infórmate gratis [91 557 68 01](#) o [contacta con nosotros](#).

Fundación CEA comparte los consejos que la DGT informa a los ciudadanos de los errores más comunes protagonizados por los peatones y cómo evitar seguir cometiéndolos:

- **Ausencia de elementos reflectantes:** cuando el peatón camina por un arcén o una travesía poco iluminada y no lleva consigo algún elemento que pueda reflejarse para su seguridad.
- **Cruzar la calle de forma indebida:** esto sucede cuando se cruza por un lugar diferente al de un paso de cebra o de peatones.

- **Cruzar la calle hablando por el móvil:** todos somos conscientes que cuando estamos hablando por el móvil perdemos la noción del tiempo/espacio y no se presta atención a los vehículos, semáforos ni al entorno que nos rodea en esos momentos, este hecho puede resultar extremadamente peligroso porque nos expone altamente a ser víctimas de un atropello.
- **Bajarse de la acera y dar unos pasos por la calzada/carretera:** esta acción que mayormente se hace para adelantar a otro peatón por caminar más lento, es también considerada como altamente peligrosa debido a que puede ocasionar un atropello.
- **Cruzar la carretera con la luz del semáforo en rojo**
- **Caminar escuchando música con los auriculares sin prestar atención a lo que ocurre a nuestro alrededor,** al igual que sucede con el uso del móvil, perdemos la perspectiva de la realidad y nos exponemos a un atropello.
- **Sortear los coches para ir de un lado al otro de la calle:** creemos que, si cruzamos por mitad de una calle sorteando los coches, cruzaremos de acera de forma más rápida que si lo hacemos desde los pasos de peatones.
- **No usar los puentes o pasos subterráneos peatonales para cruzar una carretera:** estos lugares han sido designados como método de seguridad para los peatones, hay que usarlos si queremos evitar accidentes.
- **Caminar por el carril bicicletas**
No caminar por estos lugares han sido designados como método de seguridad para los ciclistas, hay que usarlos si queremos evitar accidentes.



Rosa García-Moyano. Directora de Comunicación

Etiquetas: [peatones](#), [atropello peatón paso cebra](#), [peatones fallecidos por atropello](#), [sanciones a peatones](#), [multas a peatones](#), [tipos de multas peatones](#), [peatonalización Madrid](#), [accidente peatones](#), [paso de peatones](#), [ciclistas y peatones](#), [normas de peatones](#), [normas para peatones](#), [normas peatones](#), [peatones](#)

[vías urbanas](#), [seguridad peatones](#), [accidentes peatones](#), [atropellos peatones](#), [Normas de circulación para peatones](#), [Normas de los peatones](#)

Término del Transcrito 1

En el marco de mi experiencia, no he tenido crisis de movilidad. Generalmente, antes de salir, me informo respecto de hechos o acontecimientos que pudiesen haber comprometido el normal funcionamiento de los sistemas de transportes evitando así tal contingencia. Sin embargo, si recuerdo una ocasión, cuando los estudiantes adherían a los desfiles de protesta gremial en la Alameda Gral. Bernardo O'Higgins y las fuerzas policiales intentaban disolver estos eventos recurriendo al uso de bombas lacrimógenas y como medida precautoria las puertas de acceso al metro se cerraban y los buses evitaban detenerse en los paraderos, no quedaba más que caminar por calles laterales, a veces dos o tres kilómetros hasta lugares en que los paraderos estuviesen operando o fuese tomar un taxi colectivo.

A continuación, dejo un https para acceder a un texto que muestra las dificultades de movilidad de las mujeres

https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-83582021000100109

<https://www.protocolo.org/miscelaneo/respuestas/en-la-calle-por-que-lado-de-la-acera-debo-caminar.html>

En la calle. ¿Por qué lado de la acera debo caminar?

Caminar de forma correcta en cualquier calle es importante para mantener una buena y fluída "circulación" de las personas

Redacción Protocolo y Etiqueta

-



Lado correcto caminar. Dos personas caminan de forma correcta por su derecha *protocolo.org - FP Pro*

Salimos a la calle a dar un paseo. ¿Por qué lado de la acera hay que caminar?

Si en el **protocolo es importante el 'lado derecho'** cuando vamos caminando por la calle ocurre lo mismo. La derecha tiene preferencia.

Aunque a algunas personas les parezca mentira, todavía hoy sigue vigente la norma de **circular por la derecha**. Circulan por la derecha, tanto los vehículos por la carretera como los peatones por la acera. Esta manera de **circular por la derecha** parece que muchos de nosotros la hemos olvidado.

La forma de caminar y andar por cualquier tipo de camino, acera, vía, etcétera es **por la derecha** en el sentido en el que se va caminando. Es decir, la persona que viene de frente debe quedar a nuestra izquierda.

*Te puede interesar: **Ceder la derecha, una cuestión de buena educación (con vídeo)***

Excepciones que nos pueden hacer ceder el lado derecho

Cuando vamos acompañados de una o más señoras, a las mujeres se las debe **ceder el lado derecho**. Es decir, el lado que está más cerca de los edificios. Nosotros debemos quedarnos en el lado más próximo a la calzada. Lo mismo debemos hacer cuando vamos acompañados de personas mayores, de niños, etcétera.

Podemos **ceder la derecha** cuando la calle es estrecha y viene de frente una persona mayor, una persona con un coche de bebé, una persona con alguna dificultad de movilidad y casos similares.

Un caso bastante habitual pueden ser **los días de lluvia**. Si nosotros vamos cubiertos, con capucha, gorro o un paraguas y la persona que viene frente a nosotros no lleva nada para cubrirse, podemos cederle la derecha para que se resguarde un poco de la lluvia.

¿Cuándo no debemos ceder la derecha?

Otra forma de preguntarlo sería **¿a quién no debemos ceder la derecha?** A esas personas que vienen frente a nosotros y que de forma obstinada se pegan a la pared para que nos apartemos. Seguramente, que a muchos de ustedes les ha ocurrido encontrarse con una persona que actúa de esta forma tan maleducada y testaruda. En ocasiones, se cederá el paso para no tener una discusión. En otras, habrá que utilizar algún otro recurso para 'educar' a esta persona.

Puede que no sea muy **buen consejo**, pero particularmente suelo pararme para hacer como si mi miro algo en la cartera, para revisar de forma 'ficticia' mi móvil o alguna acción similar. Es una forma más o menos sutil de 'obstruir' el camino a la otra persona para tenga que abandonar su incorrecta trayectoria. Cierto es, que no siempre funciona, porque hay personas realmente muy tercas.

Resumiendo, cada uno debe caminar por su derecha, **en el sentido en el que vaya caminando**. Solo se debe ceder esta derecha a las señoras, las personas mayores, las personas que pueden tener alguna dificultad en su movilidad y casos similares.

Publicado 12/12/2011 18:13:00 CET Modificado 28/01/2022 07:54:18 CET ID
Contenido 006842

Transcripto 2.

<https://www.lanacion.com.ar/editoriales/peligro-peatones-con-celular-nid2258203/>

¡Peligro!: peatones con celular

15 de junio de 2019

LA NACION



Señal diseñada por dos creativos suecos para advertir a conductores sobre peatones distraídos con su celular Twitter: @sempler

Es cada vez más frecuente ver personas que circulan por calles o avenidas al tiempo que hablan a través de su [teléfono móvil](#) o contestan un mensaje de texto sin prestar atención al tránsito. De acuerdo con investigaciones realizadas, el uso del teléfono celular por peatones mientras cruza las calles en la ciudad de Buenos Aires ha ido en sostenido aumento.

En septiembre de 2007 representaban el 4,3% de la población evaluada; en septiembre de 2011, el 13,4%; en septiembre de 2014, el 13,7%, y en septiembre de 2017, el 15,1% de 3126 peatones observados los días hábiles, entre las 10 y las 18, según estudios de la asociación civil Luchemos por la Vida.

Tal es la adicción al celular que muchas ciudades están poniendo en marcha sistemas especiales para advertir de este peligro a través de señales específicas que advierten del peligro por peatones usando el Smartphone, o instalando semáforos de suelo, como empezó a ocurrir en ciudades de Alemania y Holanda, ejemplos que vienen siendo imitados por otros países y por la ciudad de Buenos Aires, donde la Legislatura sancionó una norma para implementar la instalación de luces led sobre la continuación de las sendas peatonales para alertar a los peatones distraídos con colores rojo o verde.

En Estocolmo, Suecia, ya en 2015, dos creativos publicitarios, Jacob Sempler y Emil Tiisman, decidieron diseñar en 2015 una señal de tráfico, como la que muestra la foto que ilustra esta columna. Advierte a los conductores que entran en una zona con alta densidad de peatones mirando el celular.

En la ciudad china de Xian, se creó el primer carril del mundo para uso exclusivo de caminantes que van mirando o escribiendo en su celular. El carril, de 100 metros de largo y 80 centímetros de ancho, pintado de azul, rojo y verde para diferenciarse del pavimento, fue creado como medida de protección debido a que no pocos jóvenes mueren arrollados al cruzar las calles distraídos por la pantalla del móvil o por escuchar música.

Hacia 2017, la ciudad de Honolulu, Hawái, instauró la ley del caminante distraído. Establece que "ningún peatón deberá cruzar la calle o la ruta mientras esté mirando un dispositivo electrónico móvil". Quien no cumpla la norma tendrá que pagar una multa inicial de 15 a 35 dólares que, si se repite, podrá aumentar hasta 99. Otras ciudades del mundo siguieron igual senda.

Esta clase de medidas apunta a combatir el gran número de muertes de peatones. Según datos del National Safety Council, las muertes de peatones crecieron el 46% entre 2009 y 2016, período en el que se expandieron los teléfonos inteligentes. Entre nosotros, solo en la Capital Federal, hubo 151 muertes en 2017 por siniestros de tránsito, el 34,3% de las cuales correspondió a peatones, según el Observatorio de Seguridad Vial porteño.

Los peatones son los usuarios más vulnerables en las calles, pues carecen de toda protección ante un impacto. Sin embargo, es importante tener en cuenta que también tienen responsabilidades y obligaciones, y que muchas veces cometen infracciones que provocan situaciones riesgosas.

REFERENCIAS

- <https://www.gaceta.unam.mx/el-uso-del-celular-gran-riesgo-para-la-seguridad-peatonal/>
- Pumarino, Nicole, & Muñoz, Daniel. (2021). Atravesar el estallido social: mujeres caminantes e incertidumbre en la ciudad de Santiago. *Revista INVI*, 36(101), 109-148.
<https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582021000100109>
- <https://www.autofact.cl/blog/mi-auto/ley-transito/acera>
- https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-83582021000100109&lng=en&nrm=iso&tlng=en

Fin del transcripto 2

APORTE EXPERENCIAL (Por A. Raposo M.

No es muy frecuente mi trabajo en modalidad remota. Prefiero laborar los días hábiles en modalidad presencial. Mi puesto de trabajo se encuentra localizado en el 5° piso, sala 17 del Edificio VK I, localizado en lo que llamaré “Campus Almagro Sur” de la Universidad Central UCEN, situado frente al Parque Almagro, en donde se han establecido dos accesos

Mi punto de origen es Av. Lynch Norte 373-B y mi punto de destino es el acceso de la esquina de calle San Diego con Av. Santa Isabel. Allí, con mi cedula de identidad dejo registrada la hora de mi presencia en el Campus.¹

Para llegar allí a la hora prescrita camino 18 minutos desde mi casa, con paso cansino (*soy enfermo cardíaco*) a la Estación Plaza Almagro de la Línea 3 del metro, cuya Estación de origen se denomina Fernando Castillo Velasco. El trayecto en metro desde el punto de origen al punto de destino tiene variabilidad. Fluctúa entre los 18 a 25 minutos incluyendo una distancia de no más de 50 a 60 metros entre la salida del Metro y el acceso al Edificio VK I.

Respecto de mis experiencias como peatón con exigencias de hora de llegada, hay varias dificultades y la mayor parte tiene relación con la estatura. Ocurre que los adultos mayores de mi edad (86 años) pertenecemos a una generación masculina de baja estatura a lo que se suma las pérdidas de centímetros de estatura asociadas a estrechamiento de los discos intervertebrales cartilaginosos. En mi caso mi estatura de joven alcanzaba 1,61 metros. Actualmente mido 1,56 m.

A al respecto, cabe mencionar que la estatura adulta media en los varones jóvenes actuales ha sido estimada en 173 cm y de 160 cm en las mujeres jóvenes. Ello puede apreciarse en que es frecuente que los varones jóvenes que viajan en el metro deban agacharse en las puertas del metro al ingresar y al salir.

El asunto es que para un varón joven de 1.70 m. mirando su celular, un caminante de 1.60 metros queda simplemente fuera de su campo visual y por ello los peatones debemos

¹ Cuando tenía Licencia de Conducir mi tiempo de viaje podía durar entre 40 y 50 minutos

internalizar y desarrollar prácticas de esquivación de sus cuerpos, en especial cuando vienen hacia ti.

Todo esto me ha conducido a desarrollar procedimientos del arte de la elución y del sortear a otras personas, en especial los ciclistas, tanto los que vienen de frente, como los que presientes acercándose tras ti. Similares comportamientos hay desarrollar para convivir con los utilizan skates o patinetas, en especial si son niños.

Pero eso no es todo, andan también por las aceras los perros caminantes conducidos por sus amos, algunos en ánimo de paseantes lo que implica detenciones para que los cánidos marquen territorio vaciando orines y también levantar fecas desde los bandejones (*lo que no muchos amos practican*).

Mi conclusión es que el caminar por las aceras urbanas es un arte de convivencia de humana específica y/o interespecífica cuya mayor intensidad constituye vida y convicción existencial y alcanza su mayor intensidad en las horas peak de las mañanas y los atardeceres de los imaginarios urbanos.